U d'/of OTTAWA
39003013584866

Digitized by the Internet Archive
in 2011 with funding from
University of Toronto

http://www.archive.org/details/documentsrelatif00slsn

Documents

relatifs

aux canaux

Université d'Ottawa
ANNEXE DE LA BIBLIOTHÈQUE
BIBLIOTHÈQUES
LIBRARY ANNEX
LIBRARIES
University of Ottawa

HE
443
.D63
1840

TABLE DES MATIÈRES.

Nos d'ordre.		DATES.	PAGES.
	Avertissement	"	1
	Carte des canaux		
1	Notice sur les lois, décrets, ordonnances, etc., concernant les canaux	"	1
2	Extrait du discours prononcé par M. Becquey sur le projet de loi concernant les canaux	8 juillet 1822.	5
3	Avis officiel sur l'achèvement et la concession des canaux	1829.	5
4	Extraits des discussions des Chambres	1836 à 1840.	15
5	Régie intéressée des canaux appartenant à l'État	21 mars 1837,	68
	Lettre de MM. Bartholony et Delahante à M. le Ministre des travaux publics	18 mai 1837.	76
6	Extrait d'un ouvrage de M. le comte Pillet-Will	1837.	76
7	Réductions conditionnelles de tarif consenties par les compagnies des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing	1837.	77
8	Commission nommée pour régler les bases d'un nouveau tarif des droits de navigation à percevoir sur les canaux de Briare, d'Orléans et du Loing	6 déc. 1838.	78
	Note de l'administration des contributions indirectes	"	79
	Tableaux annexés	"	98
9	Produits bruts des canaux	31 déc. 1839.	116
10	Tableau comparatif des droits de navigation		117
11	Tableau financier relatif aux lignes navigables soumissionnées		120
12	Note sur les administrations des principales compagnies des canaux	"	122
13	Considérations sur la valeur vénale et la valeur réelle des actions de jouissance des Quatre-Canaux et du canal de Bourgogne	Juillet 1839.	123
14	Extrait du rapport général sur le budget fait à la Chambre des Députés par M. Gouin	29 juin 1839.	130
15	Extrait d'un ouvrage de M. Bartholony	1839.	132
16	Lettre du Ministre des finances à M. le comte Jaubert	11 déc. 1839.	139
17	Projet présenté à la commission du ministère des finances par M. le comte Jaubert, sur les tarifs, l'achèvement et la location des divers canaux	6 déc. 1839.	139
18	Lettre des propriétaires du canal de Briare à M. le comte Jaubert	15 janv. 1840.	149
	Réponse de M. le comte Jaubert	18 janv. 1840.	149
19	Proposition de loi relative aux canaux du Centre et de l'Est de la France faite à la Chambre des Députés par M. le comte Jaubert	22 fév. 1840.	150
20	Procès-verbal des séances de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 6 décembre 1838, à l'effet de reviser les tarifs des canaux	"	151

Nos d'ordre.		DATES.	PAGES.
	Rapport	"	193
21	Le Ministre des travaux publics à M. le Ministre des finances	11 avril 1840.	202
22	Le Ministre des travaux publics à M. le Ministre des finances	20 juin 1840.	204
	Réponse du Ministre des finances à M. le Ministre des travaux publics	27 juin 1840.	205
	Copie d'une lettre du directeur de l'administration des contributions indirectes	26 juin 1840.	205
23	Le Ministre des travaux publics à MM. les membres ds conseils d'administration des compagnies des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, de Roanne à Digoin, des Quatre-Canaux, des Trois-Canaux, des canaux de Bourgogne, du Rhône au Rhin	30 juin 1840. 3 juillet 1840.	207
24	Conversion du tarif annexé à la loi de 1822	Juillet 1840.	208
25	Réponses des compagnies aux circulaires précédentes	10 juillet 1840.	210
26	Note sur les Quatre-Canaux	"	212
27	Lettres de M. le comte Daru à M. le Ministre des travaux publics	25 juillet 1840.	214
28	Tarifs proposés par la commission chargée par M. le Ministre des travaux publics d'examiner quels droits de perception peuvent être établis sur les canaux	27 juillet 1840.	219
29	Relevé des droits de navigation perçus sur les canaux d'Orléans et du Loing, de 1810 à 1839	"	222
30	Les commissaires du conseil d'administration du canal de Roanne à Digoin, à M. le Ministre des travaux publics	29 juillet 1840.	223
31	Les commissaires du canal de Briare, à M. le Ministre des travaux publics	29 juillet 1840.	230
32	Cours des actions de jouissance	"	237
33	Premières propositions du Ministre des travaux publics aux compagnies	3 août 1840.	240
34	Nouvelles lettres de la compagnie du canal de Roanne à Digoin à M. le Ministre des travaux publics	4 août 1840.	245
35	Les membres du conseil d'administration de la compagnie des Quatre-Canaux, à M. le Ministre des travaux publics	7 sept. 1840.	247
36	Les administrateurs de la compagnie du canal de Bourgogne, à M. le Ministre des travaux publics	27 août 1840.	249
37	Les administrateurs du canal de Briare, à M. le Ministre des travaux publics	2 sept. 1840.	250
38	Le Ministre des travaux publics, à MM. les membres du conseil d'administration des compagnies des Quatre-Canaux, des Trois-Canaux, du canal de Bourgogne et du canal du Rhône au Rhin	5 sept. 1840.	251
39	L'administration de la compagnie du canal du Rhône au Rhin, à M. le Ministre des travaux publics	7 sept. 1840.	252
40	Le Ministre des travaux publics, aux compagnies des Quatre-Canaux, des Trois-Canaux et du canal de Bourgogne	*Idem.*	253
41	Le Ministre des travaux publics, à MM. les administrateurs du canal du Rhône au Rhin	18 sept. 1840.	254
42	Le Ministre des travaux publics, à M. le Grand Chancelier de la Légion d'honneur	25 sept. 1840.	259
43	Les administrateurs de la compagnie de Briare, à M. le Ministre des travaux publics	2 octobre 1840.	260

Nos d'ordre.		DATES.	PAGES.
44	Nouvelle correspondance entre les administrateurs de la compagnie du canal du Rhône au Rhin, et M. le Ministre des travaux publics	2, 10 et 13 octobre 1840.	265
45	Les membres du comité d'administration de la compagnie des Trois-Canaux, à M. le Ministre des travaux publics	12 oct. 1840,	267
46	Le Ministre des travaux publics aux compagnies des Quatre-Canaux, des Trois-Canaux, du canal de Bourgogne et du canal du Rhône au Rhin	*Idem.*	269
47	Les administrateurs de la compagnie du canal d'Orléans et du Loing, à M. le Ministre des travaux publics	15 oct. 1840.	269
48	Le Ministre des travaux publics à la compagnie des Trois-Canaux	17 oct. 1840.	271
49	Les délégués de la compagnie du canal de Briare, au Ministre des travaux publics	*Idem.*	272
50	Les membres du conseil d'administration de la compagnie du canal de Roanne à Digoin, à M. le Ministre des travaux publics	20 oct. 1840.	273
51	Le Ministre des travaux publics aux compagnies des Quatre-Canaux, des Trois-Canaux et du canal de Bourgogne	*Idem.*	275
52	Le Ministre des travaux publics, à M. Rouxel, administrateur de la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing	21 oct. 1840.	280
53	L'administrateur des canaux d'Orléans et du Loing, à M. le Ministre des travaux publics	22 oct. 1840.	282
54	Les membres du conseil d'administration de la compagnie des Quatre-Canaux, à M. le Ministre des travaux publics	23 oct. 1840.	283
55	Le Ministre des travaux publics, à M. de Sauville, administrateur du canal de Briare	25 oct. 1840.	284
56	Arrêté du Ministre des travaux publics, qui nomme une commission pour vérifier les registres des compagnies	*Idem.*	286
57	Le Ministre des travaux publics, à M. Rouxel, administrateur de la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing	25 oct. 1840.	287
58	L'administrateur du canal de Briare, à M. le Ministre des travaux publics	26 oct. 1840.	287
59	Le Ministre des travaux publics, à M. de Sauville, administrateur du canal de Briare	27 oct. 1840.	290
60	Les délégués de l'assemblée générale de la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing, à M. le Ministre des travaux publics	27 oct. 1840.	291
61	Le Ministre des travaux publics, à MM. le comte Daru, pair de France, et de Gérente, député, commissaires délégués par l'assemblée générale de la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing	27 oct. 1840.	293
62	Les membres du conseil d'administration de la compagnie des Quatre-Canaux, à M. le Ministre des travaux publics	28 oct. 1840.	294
63	L'administrateur des canaux d'Orléans et du Loing, à M. le Ministre des travaux publics	29 oct. 1840.	297
64	Les membres du conseil d'administration de la société anonyme du canal de Bourgogne, à M. le Ministre des travaux publics	*Idem.*	297
	Réponse du Ministre	*Idem.*	297
65	Les membres du comité de la compagnie des Trois-Canaux, à M. le Ministre secrétaire d'État des travaux publics	*Idem.*	298
	Réponse du Ministre	*Idem.*	300
66	Les membres du conseil d'administration de la société du canal de Bourgogne, à M. le Ministre des travaux publics	2 nov. 1840.	301

Nos d'ordre.		DATES.	PAGES.
67	Les membres du conseil d'administration de la compagnie des Quatre-Canaux, à M. le Ministre des travaux publics	24 nov. 1840.	303
68	Les membres du conseil d'administration de la société du canal de Bourgogne, à M. le Ministre des travaux publics	26 nov. 1840.	304
69	Les membres du conseil d'administration de la compagnie des Trois-Canaux, à M. le Ministre des travaux publics	30 nov. 1840.	305
70	Appréciation des charges que la location des canaux pourrait supporter	"	309

SUPPLEMENT.

Nos d'ordre.		DATES.	PAGES.
71	Le caissier de la compagnie des Quatre-Canaux, à M. le Ministre des finances; soumission relative au rachat des actions de jouissance	30 déc. 1833.	313
	Réponse du Ministre des finances	31 janv. 1834.	315

AVERTISSEMENT.

Les questions de l'abaissement des droits de navigation et de la location des canaux de l'État ne sont point nouvelles.

On s'était promis de la création des canaux de 1821 et 1822 d'immenses résultats. Ces résultats déjà favorables sans doute, n'ont pourtant point encore répondu aux espérances du pays. Le mode compliqué de leur administration, les difficultés qu'y rencontre encore la navigation et l'élévation des droits auxquels elle est assujettie, détournent le commerce d'adopter ces voies nouvelles : en outre, le tarif exorbitant de plusieurs des canaux anciens, qui leur servent de débouchés, achèvent de paralyser le développement d'industrie qu'on était en droit d'attendre de tant de sacrifices; mais les tarifs des canaux de 1821 et 1822 ne peuvent, aux termes de la législation existante, être modifiés que du consentement des compagnies soumissionnaires, et les tarifs des autres canaux sont, sous certaines réserves, la propriété des compagnies qui les exploitent.

En 1836, le Gouvernement présenta un projet de loi, dans le but de ramener à des règles uniformes et d'alléger la perception des droits de navigation sur les rivières et plusieurs canaux. Le canal du Centre, dont l'État dispose, y était compris. Le rapport de la commission de la Chambre des Députés admit ce dégrèvement en principe, mais déclara qu'il convenait d'en suspendre l'effet, jusqu'à ce que des concessions analogues eussent été obtenues des compagnies propriétaires des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing. Le ministre des finances déclara dans la discussion qu'il était en négociation avec les compagnies pour arriver au but désiré. La question

des tarifs prit dès lors un caractère de généralité qu'elle n'a point perdu depuis.

Elle se représenta en 1837 à la Chambre des Députés sur le rapport d'une pétition des commerçants de Châlon-sur-Saône. Le ministre des finances avoua que les plaintes étaient fondées, et promit de nouveau que le Gouvernement s'occuperait des moyens d'y faire droit.

Dans les sessions de 1838 et 1839, les mêmes réclamations se reproduisirent à diverses occasions. En 1838, le ministre des finances déclara encore qu'il était en négociation avec les compagnies. Par un arrêté du 6 décembre, il institua une commission à laquelle M. le comte Jaubert fut adjoint ultérieurement et qui fut chargée de donner son avis sur les modifications dont seraient susceptibles les tarifs et leur mode de perception, et d'indiquer le moyen légal d'obliger au besoin les compagnies propriétaires ou soumissionnaires à s'y conformer.

Le 22 février 1840, M. le comte Jaubert, avec l'assentiment de MM. Passy et Dufaure, alors ministres des finances et des travaux publics, déposa sur le bureau de la Chambre des Députés, une proposition ayant pour objet l'abaissement des tarifs et la location des canaux de l'État. Ce double but devait être atteint par des négociations dont les bases étaient posées dans la proposition, et que M. le ministre des finances aurait été autorisé à entamer immédiatement avec les compagnies.

La lecture de la proposition fut autorisée par tous les bureaux de la Chambre. Avant qu'elle n'eût pu être développée, M. le comte Jaubert fut appelé au ministère des travaux publics. Son premier soin fut de s'occuper des moyens de tenir les engagements qu'il avait contractés comme député; et il fut, avec l'assentiment de son collègue M. le ministre des finances, chargé par le conseil des ministres de diriger les négociations, tant avec les compagnies soumissionnaires des canaux de 1821 et 1822 pour le rachat de leurs droits de jouissance, qu'avec les compagnies propriétaires des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, et de Roanne à Digoin, pour l'abaissement de leurs tarifs.

Les négociations sont arrivées à leur terme. Les trois compagnies propriétaires et la compagnie du canal du Rhône au Rhin, réunies en assemblées générales, ont donné leur adhésion; les assemblées générales du canal de Bourgogne, des Trois-Canaux et des Quatre-Canaux, sont convoquées, la première pour le 31 octobre, la deuxième pour le 21 novembre, la troisième pour le 22, et la correspondance des conseils d'administration de ces compagnies autorise à regarder leur consentement comme également

certain; il ne restera plus alors qu'à soumettre au conseil des ministres l'ensemble des opérations, et à passer, s'il y a lieu, avec les compagnies les conventions définitives destinées à être annexées à la loi qui devra les ratifier.

Il a paru utile de rassembler dans un ordre chronologique les principaux documents relatifs à cette affaire et de les mettre sous les yeux des personnes qui pourront être appelées à exercer quelque influence sur sa solution.

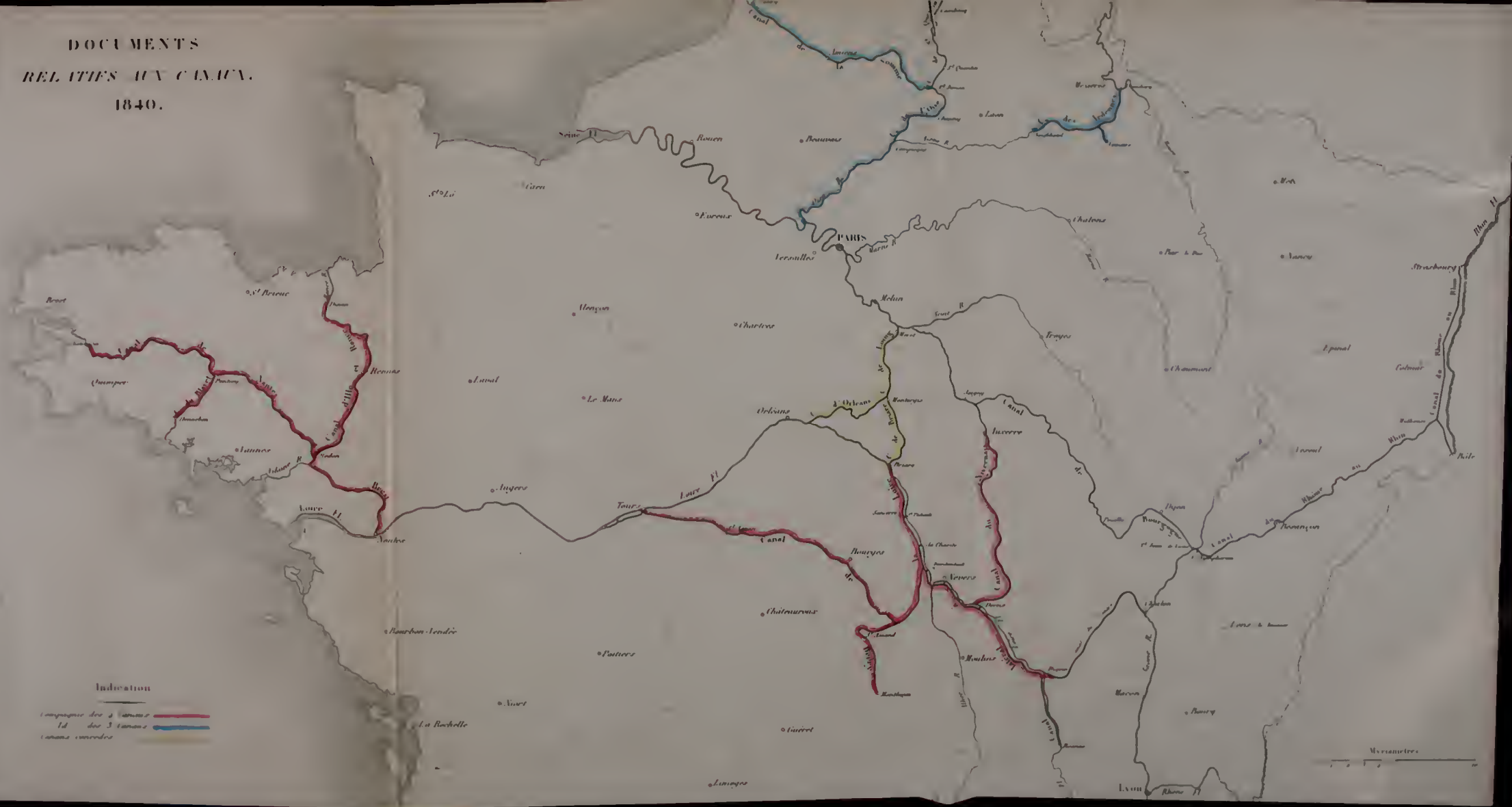
29 octobre 1840.

P. S. Les assemblées générales indiquées ci-dessus ont eu lieu, et les réponses favorables des compagnies sont insérées à la suite de ces documents.

DOCUMENTS

RELATIFS AUX CANAUX.

1840.



DOCUMENTS
RELATIFS AUX CANAUX.

1.

Notice sur les Lois, Décrets, Ordonnances, etc., concernant les Canaux.

(Voyez l'ouvrage de M. Ravinet, intitulé *Code des ponts et chaussées et des mines.*)

CANAL DE BRIARE.

Lettres patentes portant concession de ce canal aux sieurs Bouterone et Guyon	Lettres patentes du 15 avril 1639.
Lettres patentes concernant le tarif des droits à percevoir sur ce canal.	*Idem* du 20 juillet 1651.
Arrêt du conseil concernant la navigation de ce canal	Arrêt du 19 mars 1715.
Arrêt du conseil prescrivant des mesures pour la conservation des ouvrages de ce canal	Arrêt du 20 juin 1741.
Ordre à suivre pour le passage des bateaux sur ce canal	Arrêt du 13 décembre 1796.
Perception d'un droit sur les bateaux qui séjournent dans ce canal	Ordonnanc du Roi, du 3 mars 1825

CANAUX D'ORLÉANS ET DU LOING.

Édit portant concession au duc d'Orléans d'un canal depuis la Loire, près d'Orléans, jusque dans la rivière du Loing	Mars 1679.
Lettres patentes relatives au canal du Loing	Novembre 1719.
Ordonnances réglementaires concernant le canal du Loing	Ordonnance de la juridiction de Nemours, 19 mars 1723. Ordonnance de la juridiction de Nemours, 1er octobre 1732. Ordonnance de la juridiction du canal du Loing, 10 décembre 1739.
Ordonnances réglementaires concernant la conservation et la navigation des canaux d'Orléans et du Loing	Ordonnance de la juridiction de Montargis, 11 septembre 1776. Ordonnance du juge conservateur des canaux, 15 février 1781.
Loi qui fixe les droits de navigation sur les canaux d'Orléans et du Loing.	Loi du 27 nivôse an v.
Ordre à suivre pour le passage des bateaux sur ces canaux	Arrêt du 13 décembre 1796. Décret du 22 février 1813.
Décrets et ordonnance concernant la propriété et l'administration de ces canaux	Décret du 1er septembre 1807.— Décret du 16 mars 1810. Ordonnance du Roi, du 25 avril 1823.

Vente de ces canaux	Décret du 21 mars 1808. — L. du 23 décembre 1809. Décret du 28 janvier 1810. — Acte de vente, 28 février 181(
Règlement pour la police et la conservation de ces canaux	Décret du 22 février 1813.
Le ministre de l'intérieur exerce sur ces canaux la même surveillance que sur toute la navigation du royaume	Ordonnance du Roi, du 20 novembre 1814
Nouvelle forme à donner aux actions affectées à des dotations et rendues aux anciens propriétaires	Ordonnance du Roi, du 24 fév 1825.
Perception d'un droit sur les bateaux qui séjournent dans ces canaux	Ordonnance du Roi, du 3 mars 1825.
Rejet de la requête présentée contre la perception de ce droit de stationnement	Ordonnance du Roi, du 24 juin 1829.

CANAL DE ROANNE A DIGOIN.

Loi qui autorise le Gouvernement à concéder ce canal	Loi du 29 mai 1827.
Ordonnance qui approuve l'adjudication de la concession de ce canal	Ordonnance du 11 octobre 1830.
Ordonnance qui approuve les statuts de la sociétée anonyme dite *Compagnie du canal de Roanne à Digoin*	2 juin 1831.
Règlement provisoire pour la police du bassin de Roanne	30 mars 1836.

CANAL DU NIVERNAIS.

Emprunt destiné à son achèvement	Loi du 14 août 1822.
Formation d'une société anonyme	Ordonnances du Roi, du 12 mars 1823 et du 16 juin 1824.
Ordonnance qui statue sur la demande en indemnité formée par la compagnie des Quatre-Canaux, à raison des retards que l'achèvement de ces canaux a éprouvés	11 mai 1838.
Règlement pour les gardes-éclusiers et pour le garde ambulant du canal du Nivernais, dans le département de l'Yonne	Règlement du 20 novembre 1834, approuvé le 9 janvier 1835.
Règlement pour la police de la navigation à l'embouchure du canal dans la Loire	25 janvier 1839.

CANAUX DE BRETAGNE.

Emprunt destiné à leur achèvement	(V. Canal du Nivernais.)
Formation d'une société anonyme	
Ordonnance qui statue sur la demande en indemnité, à raison des retards de l'achèvement	
Ordonnances qui réduisent provisoirement les droits	Ordonnances du 19 décembre 1838 et du 3 mai 1839.

CANAL DU BLAVET.

Arrêté qui ordonne l'ouverture de ce canal	Arrêté du Gouvernement, du 17 septembre 1802.
Règlement pour le service des gardes-éclusiers sur ce canal	Règlement du 20 novembre 1834, approuvé le 9 janvier 1835.

CANAL D'ILLE-ET-RANCE.	
Arrêté qui ordonne l'ouverture de ce canal	Arrêté du Gouvernement du 11 février 1804.
Discussion relative au payement des intérêts d'une indemnité de terrain	Ordonnance du 8 août 1834.
Règlement de police, etc	Arrêtés du préfet d'Ille-et-Vilaine, du 13 juin et du 22 août 1838.
CANAL DE NANTES À BREST.	
Décret qui ordonne l'ouverture de ce canal	Décret du 7 juin 1811.
CANAL DU BERRY.	
Décisions relatives à la dénomination de ce canal	Ordonnance du 9 décembre 1814. — Décision royale du 11 octobre 1830.
Ordonnance qui statue sur la demande en indemnité, etc	(V. Canal du Nivernais.)
Règlement pour le service des gardes-éclusiers sur ce canal	Règlement approuvé le 14 juillet 1834.
CANAL LATÉRAL A LA LOIRE.	
Emprunt destiné à la construction de ce canal	Loi du 14 août 1822.
Formation d'une société anonyme	Ordonnances des 12 mars 1823 et 16 juin 1824.
Ordonnance qui statue sur la demande en indemnité, etc	(V. Canal du Nivernais.)
Règlement de police, etc	Arrêté du préfet du Cher, du 14 décembre 1839.
Ordonnance qui réduit provisoirement les droits	Ordonnance du 10 février 1840.
CANAL DE LA SOMME.	
Décret qui ordonne la reprise de ce canal	Décret du 28 avril 1810.
Emprunt destiné à son achèvement	Loi du 5 août 1821.
Ordonnance qui réduit les droits	Ordonnance du 2 septembre 1821.
Ordonnance qui autorise l'émission d'actions pour cet emprunt	Ordonnance du Roi, du 20 fév. 1823.
Modifications relatives aux actions de ce canal	Ordonnance du 25 février 1824 et du 6 janvier 1825.
Formation d'une société anonyme	Ordonnances du 27 avril 1825, du 19 juillet 1832 et du 3 mars 1835.
Règlement de police pour le chemin de halage de ce canal	Règlement du 26 mai 1830 (du préfet de la Somme).
Décision relative à la dénomination de ce canal	Ordonnance royale du 11 octobre 1830.
CANAL DES ARDENNES.	
Emprunt destiné à l'ouverture de ce canal	Loi du 5 août 1821.
Ordonnance qui autorise l'émission d'actions pour cet emprunt	Ordonnance du 20 février 1823.
Modifications relatives aux actions de ce canal	Ordonnances du 25 février 1824 et du 6 janvier 1825.

Formation d'une société anonyme	Ordonnances du 27 avril 1825 et du 3 mars 1835.
Règlement de police, etc	Arrêté du préfet des Ardennes, du 10 juillet 1838.
Ordonnance qui réduit provisoirement les droits	Ordonnance du 21 mai 1839.

CANAL DE BOURGOGNE.

Règlement de police pour la liberté de la navigation et l'ordre à y maintenir	Règlement du préfet de la Côte-d'Or, du 11 janvier 1811.
Décret qui établit les droits. (Voir Canal du Rhône au Rhin.)	Décret du 11 août 1811.
Emprunt destiné à l'achèvement de ce canal	Loi du 14 août 1822.
Formation d'une société anonyme	Ordonnance du 13 novembre 1822.
Règlement pour la police de la navigation sur ce canal	Ordonnances des 18 janvier 1826, 21 janvier 1827 et 5 avril 1829, et arrêté du préfet de la Côte-d'Or, du 22 avril 1837.
Ordonnances qui réduisent les droits	Ordonnance du 5 avril 1829 et du 10 janvier 1840.
Décret qui modifie les droits sur les fers. (Voir Canal du Rhône au Rhin.)	Décret du 17 mars 1812.

CANAL DU RHONE AU RHIN.

Ouverture de ce canal et approbation des projets	Loi du 6 septembre 1792. — Arrêté du Gouvernement du 5 mai 1804.
Emprunt destiné à son achèvement	Loi du 5 août 1821.
Formation d'une société anonyme	Ordonnance du Roi du 19 octobre 1821.
Établissement des droits de navigation sur ce canal	Ordonnances du 18 janvier 1826, 19 avril 1826 et 21 janvier 1827. — Arrêté du préfet du Doubs, 14 octobre 1834.
Décision royale relative à la dénomination de ce canal	Décision du 11 octobre 1830.
Établissement de grues sur les bords du canal, à Huningue et à Mulhausen	Ordonnances du 15 novembre 1831, 23 janvier 1835, 15 février 1835.
Discussion avec le sieur Tisserand, entrepreneur	Ordonnance du 6 juin 1834.
Règlement pour le service de la navigation sur ce canal	Règlements du préfet du Doubs, des 3 septembre 1834 et 18 mai 1837.
Règlement pour le service des éclusiers de ce canal	*Idem.*
Décret qui établit les droits de navigation. (Voir Canal de Bourgogne.)	Décret du 11 avril 1811.
Décret qui modifie les droits sur les fers. (Voir Canal de Bourgogne.)	Décret du 17 mars 1812.
Ordonnance qui modifie les droits sur les bois	Ordonnance du 2 juin 1839.
Ordonnances qui réduisent les droits	Ordonnances des 19 avril 1826, 5 avril 1829 et 8 juillet 1840.

2.

Extrait du Discours prononcé par M. Becquey, directeur général des ponts et chaussées, sur le projet de loi concernant les canaux. 8 juillet 1

. . . . . .

L'uniformité et les droits des tarifs ont excité quelques réclamations. Pour ma part, Messieurs, je ne connais rien de plus désirable pour le commerce qu'un tarif uniforme d'une extrémité à l'autre du royaume; j'y vois un avantage analogue à celui qu'on a voulu obtenir par l'uniformité des poids et mesures. Quant à la quotité des droits, nous avons dû nous régler, à cet égard, sur les antécédents. L'année dernière, les Chambres ont sanctionné les tarifs proposés par le Gouvernement pour les canaux de Monsieur et du duc d'Angoulême. Sur la demande de la Chambre du commerce d'Amiens, et avec le consentement de la compagnie intéressée, le tarif du canal d'Angoulême a éprouvé quelques modérations, que nous avons également introduites dans celui que nous vous présentons aujourd'hui. Si l'avenir indique la nécessité de nouvelles modifications, elles s'opéreront sans doute avec la même facilité; car, de deux choses l'une, la perception sera ou ne sera pas onéreuse au commerce : si elle ne l'est pas, tout changement devient inutile; si elle l'est, au contraire, le commerce n'empruntera pas la voie navigable, et il sera dès lors dans l'intérêt de la compagnie de diminuer la perception pour attirer les transports. Lorsque les capitaux empruntés seront amortis, le Gouvernement, s'il le juge convenable, pourra renoncer à sa part dans les produits, ou du moins la réduire au montant des frais annuels d'entretien; enfin, lorsque les concessionnaires n'auront plus droit à aucun partage, il sera libre de procurer encore de nouveaux allégements.

3.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR. — DIRECTION GÉNÉRALE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Avis officiel. (Sur l'achèvement et la concession des canaux.)

Les canaux entrepris en vertu des lois des 5 août 1821 et 14 août 1822 sont aujourd'hui plus ou moins avancés dans le cours de leur exécution. Il en est même qui sont près d'être terminés, ou qui, pour l'être, n'exigent plus que des sacrifices bien faibles, si on les compare 1829.
à ceux qu'on a déjà faits pour conduire les travaux jusqu'au point où ils sont arrivés maintenant.

Depuis plusieurs années l'on pressentait (et l'administration l'avait annoncé dans les comptes qu'elle publiait annuellement) que le montant des emprunts affectés au payement des dépenses ne suffirait pas pour cette destination. Les causes du déficit sont bien connues, et il est inutile de les rappeler ici.

La commission instituée par décision de Sa Majesté pour l'examen des diverses questions qui se rattachent à la restauration des routes et à l'achèvement des canaux, en proposant d'ouvrir un crédit égal à la somme des suppléments réclamés, a émis l'opinion que, pour conduire à leur terme des entreprises aussi importantes, le meilleur moyen serait d'en confier la continuation à des compagnies particulières, qui se chargeraient, à leurs périls et risques, d'achever tous les travaux, moyennant l'abandon des jouissances et des produits que le Gouvernement peut aliéner.

Les canaux dont il est ici question sont :

1° Le canal de Monsieur:
2° Le canal du duc d'Angoulême;
3° Le canal des Ardennes;
4° La navigation de l'Isle;
5° Le canal de Bourgogne;
6° Les canaux de Bretagne;
7° Le canal d'Arles à Bouc;
8° Le canal du Nivernais;
9° Le canal latéral à la Loire;
10° Le canal du Berry.

Le montant des emprunts autorisés pour ces canaux, par les lois du 5 août 1821 et du 14 août 1822, s'élève à 125,400,000f

Une partie de cette somme n'est pas encore employée: elle serait laissée à la disposition des compagnies concessionnaires à mesure des versements successifs; mais ces dernières, pour porter tous les canaux indiqués à un état parfait de navigation, auraient encore, d'après les calculs récents, basés sur une foule d'expériences, à dépenser environ . . . 57,900,000f

On doit croire que les efforts de l'industrie particulière obtiendront sur cette estimation des économies assez importantes.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement fait aujourd'hui un appel aux capitalistes qui voudraient prendre à leurs frais, risques et périls, l'achèvement complet de tous les travaux, et les invite à s'expliquer sur la nature et l'importance des avantages qu'ils réclameraient en compensation de leurs avances et de leurs efforts. Le Gouvernement se propose de soumettre aux Chambres des dispositions législatives qui auraient pour résultat de conférer, aux personnes qui se chargeraient de terminer les canaux commencés, la concession perpétuelle de ces canaux, grevés toutefois de plusieurs obligations vis-à-vis des compagnies financières avec lesquelles on a traité en 1821 et 1822.

A ce sujet, il est nécessaire d'entrer dans quelques détails.

Les compagnies financières (ainsi qu'on peut le voir dans les transactions insérées au *Bulletin des lois,* sous les nos 470, année 1821, et 550, année 1822) doivent recevoir de

l'État l'intérêt des capitaux qu'elles ont prêtés. Après les travaux, cet intérêt doit s'accroître d'une prime qui varie de 1/2 à 1 pour 0/0, et d'un fonds d'amortissement qui varie aussi de 1 à 2 pour 0/0. L'État se chargerait d'acquitter, sur les deniers du trésor, ces diverses obligations. Le service des intérêts, de la prime et de l'amortissement des emprunts ne concernerait donc point les compagnies concessionnaires, qui, pour cet objet, n'auraient aucun sacrifice à s'imposer; mais, pour toutes les autres stipulations comprises aux traités annexés aux lois de 1821 et de 1822, l'État ne ferait que substituer à sa place les nouvelles compagnies. Ainsi, après l'amortissement, les compagnies financières viendraient, avec les compagnies concessionnaires, en partage du produit net pendant le temps déterminé; ainsi, dans les années où l'ensemble des produits excéderait tous les prélèvements qui sont spécifiés aux cahiers des charges de 1821 et 1822, l'excédant appartiendrait aux compagnies financières, ou accroîtrait le fonds d'amortissement, suivant la nature de la stipulation : mais, ces conditions accomplies, le produit des canaux appartiendrait en entier, et sans partage, aux compagnies qui se chargeraient de la continuation et de l'achèvement des travaux. Il faut voir, au surplus, le texte même des transactions ci-dessus rappelées (1) : pour le moment, on ne peut que s'y référer; et ce n'est même qu'en lisant avec attention, et qu'en les comparant avec la teneur du projet ci-joint de cahier des charges, qu'on se fera une idée nette et précise du système dans lequel il s'agit d'entrer.

Aux canaux déjà cités, on joindrait le *canal du Centre,* autrement dit *de Charolais :* ce canal n'a pas été l'objet d'un emprunt; il appartient à l'État. La navigation y est établie depuis longtemps, mais elle exige des améliorations qui sont évaluées à 1,250,000 francs : le Gouvernement se propose aussi de l'aliéner.

Les travaux n'étant pas arrivés au même point sur tous les canaux, et leur achèvement exigeant encore des sommes plus ou moins fortes, les conditions doivent varier nécessairement, si l'on adjuge chaque canal séparément. Il est tel canal, par exemple, qui, presque terminé aujourd'hui, ne pourrait être aliéné que moyennant une soulte au profit de l'État, ou qu'autant que l'on comprendrait dans le même marché un autre canal moins avancé. On pourrait donc traiter de chaque canal isolément, ou former des lots, ou même les comprendre tous dans une seule et même transaction. Cette dernière combinaison obtiendrait la préférence sur les deux autres, si la tentative pouvait en être assurée par une soumission déposée préalablement à l'ouverture de l'adjudication.

C'est sur tous ces points que l'administration appelle l'attention et les offres des capitalistes. Elle publie en ce moment un *Avant-projet de cahier des charges,* et elle les invite à lui faire connaître, d'ici au 10 mai, les réflexions que cet avant-projet pourra leur suggérer. Ce n'est qu'après l'expiration du délai fixé pour cette enquête qu'elle arrêtera le projet de cahier des charges, et qu'elle viendra demander aux Chambres l'autorisation de recevoir des soumissions et d'aliéner les canaux aux conditions que la loi stipulera.

---

(1) Voir le *Bulletin des lois,* nos 470, année 1821, et 550, année 1822.

On trouvera des exemplaires de l'avant-projet du cahier des charges à la direction générale des ponts et chaussées, rue de Varennes, n° 26; et l'on y pourra prendre connaissance des pièces qui établissent la nature et la dépense des travaux qui restent à faire sur chaque canal. M. le Directeur général des ponts et chaussées recevra toutes les observations qu'on voudra bien lui adresser.

Avant-projet des clauses et conditions générales pour la concession du canal d..... et l'achèvement de ses travaux.

ARTICLE 1er.

La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de....., à dater de l'homologation de la présente concession, tous les travaux nécessaires pour conduire au terme de son achèvement entier et complet le canal de.....

Les travaux ou autres objets de dépenses à la charge de la compagnie sont énoncés dans les pièces ci-jointes, intitulées, l'une : *État énonciatif des ouvrages;* l'autre : *Devis général;* la troisième : *État estimatif des dépenses;* la quatrième : *État des engagements de l'administration.* Des dessins modèles sont annexés à ces pièces, et les dimensions générales qu'ils expriment devront être exactement observées.

Les travaux et dépenses énoncés dans ces pièces ont pour but de mettre le canal en parfait état de navigation, d'assurer sur tous les points, et constamment (sauf les temps ordinaires de chômage), le mouillage de....., et de procurer aux bateaux une circulation libre et facile. Mais si, pour satisfaire à ces conditions et à celles qui en dérivent, d'autres travaux ou dépenses non prévus devenaient nécessaires, ces travaux et dépenses seraient également aux frais et risques de la compagnie.

La compagnie aura toute faculté de proposer, aux dispositions indiquées dans les pièces ci-dessus énoncées, les modifications dont elles lui paraîtront susceptibles; mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'avec l'approbation préalable du directeur général des ponts et chaussées. Si elles ont pour objet et pour résultat de satisfaire aux mêmes conditions avec moins de dépenses, les économies ainsi obtenues ne donneront lieu à aucune compensation en faveur de l'État, et tourneront entièrement au profit de la compagnie.

Quelle que soit l'élévation des dépenses effectives, et quelle qu'en puisse être la cause, la compagnie ne pourra s'en prévaloir pour réclamer aucune indemnité.

ART. 2.

Pour les parties dont les directions ne sont point encore définitivement arrêtées, la compagnie se conformera aux dispositions du tracé, dont elle fera faire les études à ses frais et par des agents de son choix, et dont elle sera tenue de terminer et de soumettre les projets à

l'approbation du Gouvernement, dans le délai de . . . . . , au plus tard, à dater de la ratification de son traité.

ART. 3.

La compagnie contracte, en outre, l'obligation spéciale de construire, à ses frais, des ponts dans les endroits où, par suite des travaux, les communications qui existent maintenant se trouveraient interrompues, et de rétablir et assurer, également à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait modifié par les ouvrages nécessaires à la navigation.

ART. 4.

Les ponts sur le canal auront respectivement huit, six et quatre mètres de largeur entre les parapets ou garde-corps, suivant qu'ils appartiendront à des routes royales ou départementales, ou à des chemins vicinaux. Dans les mêmes circonstances, les pentes aux abords ne pourront excéder respectivement quatre, cinq et six centimètres par mètre. Si les ponts ne sont pas mobiles, il sera réservé, entre l'intrados des voûtes ou le dessous des tabliers et la surface de l'eau dans le canal, un intervalle de $3^{m},50$ à $4^{m},00$, pour ne pas entraver le passage des bateaux chargés de marchandises encombrantes.

ART. 5.

La compagnie s'engage à exécuter les travaux suivant les règles de l'art, et à n'employer que des matériaux de bonne qualité.

ART. 6.

Sur tous les points où les ouvrages seront situés dans la limite de la zone de défense, et où les formalités prescrites pour les travaux mixtes, par les ordonnances des 18 septembre 1816 et 28 décembre 1828, n'auront pas été encore remplies, la compagnie sera tenue de provoquer l'accomplissement de ces formalités, avant de commencer lesdits ouvrages. Parmi ces ouvrages, ceux qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie, sur les fonds du département de l'intérieur, le seront par la compagnie et à ses frais, mais sous la surveillance de ces officiers.

ART. 7.

Tous les terrains dont l'acquisition n'est pas encore consommée, et qui seront destinés à servir d'emplacement au canal, à ses chemins de halage, à ses francs-bords, à ses écluses, gares, bassins, rigoles, etc., ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie : à cet effet, elle se conformera aux dispositions prescrites par la loi du 8 mars 1810, relative aux expropriations pour cause d'utilité publique. En conséquence, lorsque le tracé ou les diverses parties du tracé auront reçu l'approbation du Gouvernement, ainsi qu'il est dit à l'article 2 du présent cahier des charges, elle fera lever le plan terrier indiqué dans l'article 5 de la loi précitée du

8 mars 1810. Les autres formalités ordonnées par les articles 6, 7, 8, 9 et 10, du titre II de la même loi, seront également observées.

Si les propriétaires et la compagnie ne s'accordent pas sur le prix des fonds ou bâtiments à céder, il y sera pourvu par les tribunaux. L'expropriation sera poursuivie à la diligence du préfet du département, conformément aux titres III et IV de ladite loi du 8 mars 1810; mais tous les frais de la procédure, ainsi que le montant de toutes les indemnités, seront payés des deniers de la compagnie.

Les actes d'achat de terrains acquis en vertu des paragraphes qui précèdent ne seront passibles, pour tous frais d'enregistrement, que du droit fixe d'un franc.

Art. 8.

La compagnie aura droit également de faire les emprunts et dépôts de terres prescrits par les projets approuvés, moyennant tout dédommagement nécessaire et préalable.

Art. 9.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour extraction et transport de matériaux, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront *également payées* par la compagnie.

Art. 10.

Les marchés conclus, et en général tous les engagements pris par l'administration, et non consommés, vis-à-vis des entrepreneurs ou des soumissionnaires de travaux, fournitures, main-d'œuvre, etc., seront continués et exécutés par la compagnie, et à ses frais, suivant leur teneur.

Les sommes retenues pour garantie, et non soldées, seront acquittées par la compagnie, et de ses deniers, aux époques où elles deviendront exigibles. Les indemnités de toute nature, réglées et non payées, seront également acquittées par la compagnie et de ses deniers.

La pièce intitulée : *État des engagements de l'administration,* fait connaître l'importance de ces engagements au moment de la rédaction de ladite pièce; mais il faudra y ajouter ceux qui pourront être contractés dans l'intervalle de cette rédaction à l'époque de la ratification du traité (1).

Art. 11.

Les sommes dépensées jusqu'au moment où la concession sera ratifiée; les indemnités de terrains, bâtiments, usines, etc., payées par l'administration jusqu'au même moment; les ma-

(1) Cet état devant nécessairement varier depuis le moment de sa première rédaction jusqu'à celui de la ratification du traité, tous les mois il en sera rédigé un nouveau qui sera mis sous les yeux des concurrents, et qui contiendra les modifications, suppressions et augmentations dont sera susceptible celui qui aura été rédigé dans le mois précédent.

tériaux en approvisionnement, s'il en existe, et si la valeur en est complétement acquittée aux fournisseurs, ne seront, de la part du Gouvernement, l'objet d'aucune répétition vis-à-vis de la compagnie, et lui seront abandonnés gratuitement, sous la condition d'exécuter les réserves et de supporter les servitudes dont l'énonciation a été introduite dans quelques-uns des contrats d'acquisition, pour faciliter et accélérer le règlement des indemnités sur quelques points.

Quant aux terrains occupés et non payés, aux indemnités réglées et non soldées, ainsi qu'aux matériaux approvisionnés, et dont le prix ne serait pas acquitté à l'époque susdite, le payement de ces terrains, indemnités et matériaux, demeure à la charge de la compagnie.

Art. 12.

La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents de son choix : elle sera tenue cependant de se soumettre à la surveillance de l'administration.

Cette surveillance ne s'appliquera aucunement aux détails de l'exécution des ouvrages : elle aura seulement pour but de procurer à l'administration l'assurance que la compagnie ne s'écarte pas des conditions générales auxquelles elle se sera soumise ; qu'elle donne, par exemple, aux écluses la longueur et la largeur qu'exige le système de navigation ; qu'elle creuse le canal sur les dimensions du profil approuvé ; qu'elle construit tel pont avec la largeur de voie, le debouché et les pentes aux abords, convenables, etc. Mais, du reste, on n'imposera pas le choix de tel procédé plutôt que de tel autre : l'adoption, par exemple, de tel mode de fondation, si la compagnie croit qu'il lui sera possible de fonder par un autre mode aussi solidement, avec moins de dépense, etc.

Art. 13.

Après l'achèvement des travaux, il sera procédé à leur réception par le préfet, assisté d'un ingénieur, à l'effet de reconnaître si la compagnie a rempli exactement les obligations qui lui étaient imposées. Il sera procédé également, en présence des mêmes commissaires, à la reconnaissance et à la vérification des repères fixes et invariables que la compagnie aura dû faire poser préalablement, et à ses frais, pour donner les moyens de s'assurer en tout temps si le canal est tenu à sa profondeur primitive, si le monillage reste constamment le même, et si la surface des eaux ne s'est point insensiblement relevée par l'exhaussement de la cunette, au préjudice des propriétaires riverains.

Art. 14.

Le canal et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la navigation soit toujours libre et ouverte, sauf les temps ordinaires de chômage, dont la durée ne pourra excéder deux mois. A cet effet, l'état du canal et de toutes ses dépendances sera reconnu et constaté tous les deux ans par un commissaire que désignera l'administration.

Les frais d'entretien, les réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires ; seront entièrement à la charge de la compagnie.

Art. 15.

Après l'achèvement des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du canal et de toutes ses dépendances. Il sera dressé en même temps un état descriptif des ponts, aqueducs, écluses, déversoirs et autres ouvrages d'art qui devront être établis conformément aux conditions du présent traité. Les procès-verbaux de bornage, le plan cadastral et l'état descriptif, dûment arrêtés, en double expédition, deviendront des annexes nécessaires du procès-verbal de réception.

Art. 16.

Pour indemniser la compagnie des dépenses qu'elle s'engage à faire et des obligations qu'elle contracte par les articles précédents, le Gouvernement lui concède à perpétuité la jouissance du canal, de toutes ses dépendances et de tous ses produits, sauf les réserves qui seront exprimées dans le paragraphe suivant et dans l'article 18 subséquent.

Cette jouissance se compose de la perception des droits de péage, conformément au tarif annexé à la loi du . . . . . , de l'exercice du droit de pêche, de la faculté de semer et de planter sur les talus, digues, levées et francs-bords, et de celle de concéder, moyennant redevance, soit pour l'établissement de moulins et usines, soit pour l'arrosement des terres, les eaux qui ne seront pas nécessaires à la navigation. Toutefois l'exercice du droit de pêche, la faculté de semer et de planter, celle de concéder les eaux surabondantes, ne s'appliqueront expressément qu'aux parties de canal artificielles. Sur les points où la navigation empruntera le lit des rivières naturelles, la jouissance de la compagnie ne consistera que dans la perception des droits de péage.

Toute concession d'eau, pour un usage quelconque, n'aura lieu que par déversement superficiel, et l'origine de la prise d'eau sera barrée par un mur en maçonnerie, dont le couronnement sera dérasé à cinq centimètres au-dessous du plan supérieur de la tenue d'eau du canal.

Art. 17.

Seront mises à la disposition de la compagnie, et à mesure des versements successifs, les sommes qui resteront encore disponibles, au moment de la ratification du traité, sur l'emprunt autorisé par la loi du . . . . . Toutefois le montant de chaque versement ne sera délivré qu'autant que la compagnie justifiera qu'elle a exécuté des travaux pour une somme au moins équivalente.

Art. 18.

L'État garantit le payement, sur les deniers du trésor, du montant des intérêts, de la prime après les travaux, et de la prime d'amortissement qu'il s'est engagé à payer par le cahier de charges annexé à la loi du . . . . . (1). Mais toutes les autres obligations

---

(1) Voir, pour la teneur des cahiers de charges annexés aux lois des 5 août 1821 et 14 août 1822, le *Bulletin des lois*, nos 470, année 1821, et 550, année 1822.

qu'il a contractées vis-à-vis de la compagnie bailleur de fonds sont essentiellement transportées à la charge de la compagnie concessionnaire du canal : en conséquence, le cahier de charges précité sera considéré comme une annexe nécessaire de la présente convention, et la compagnie concessionnaire en accomplira toutes les clauses vis-à-vis de la compagnie bailleur de fonds, sauf, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, le payement des intérêts et des primes, dont le service reste au compte du trésor.

Art. 19.

Faute par la compagnie, après avoir été mise en demeure, d'avoir terminé le canal dans le délai fixé par l'article 1er, ou même de pousser les travaux qui restent à faire avec une célérité telle que le premier tiers de ces travaux soit exécuté dans la première moitié du délai, et les deux tiers au moins à l'expiration des deux tiers de ce même délai, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement du canal par le moyen d'une adjudication nouvelle, qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui mettra le plus haut prix aux dépenses faites antérieurement.

La somme offerte par les nouveaux concessionnaires sera remise à la compagnie évincée, mais le trésor retiendra sur cette somme le montant de celles qu'il aura données en vertu de l'article 17 précédent. Il retiendra également, à titre de dommages et intérêts, le cautionnement, dont l'importance sera stipulée ci-après.

Si les nouveaux concessionnaires s'engagent purement et simplement à continuer les travaux, et à les achever à leurs risques et périls, sans mettre aucun prix aux dépenses faites antérieurement, la compagnie évincée se retirera sans pouvoir exercer aucune prétention quelconque, et, dans ce cas comme dans l'autre, elle perdra tout droit sur son cautionnement, et sur la somme qu'elle aura, s'il y a lieu, versée elle-même pour le prix de sa concession.

Art. 20.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de nouvelles routes royales, départementales ou vicinales, ou de canaux qui traverseraient le canal projeté ou ses rigoles, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la navigation du canal.

Toute exécution ou toute autorisation de routes, de canaux, de travaux de navigation, de chemins de fer, soit dans la région où est ouvert le canal, soit dans toute autre région voisine, ne pourrait également fournir la matière d'une demande en indemnité.

Art. 21.

La contribution assise aujourd'hui sur les terrains qui servent ou qui serviront d'emplacement au canal et à ses dépendances sera exempte de toute augmentation pendant le laps de cinquante ans. A l'expiration de la cinquantième année, elle sera calculée, conformément à la loi du 25 avril 1803, dans les proportions assignées aux terres de meilleure qualité. Ne seront

pas comprises dans la surface à imposer les parties de canal creusées souterrainement. Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du canal seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

ART. 22.

La compagnie pourra établir à ses frais des agents, tant pour la perception des droits que pour la surveillance des plantations, la conservation et l'entretien des ouvrages, la manœuvre des écluses, des ponts mobiles, etc.; toutefois les conducteurs non embrigadés, piqueurs, éclusiers, gardes et autres agents secondaires, présentement attachés au service des travaux et du canal, ne pourront être licenciés par la compagnie qu'au bout d'une année, à dater de la ratification de la concession, à moins de fautes graves qui puissent motiver ce renvoi avant ce terme. Ils recevront de la compagnie, pendant le cours de cette année, les mêmes traitements et salaires qu'ils recevaient du Gouvernement.

ART. 23.

La compagnie aura la faculté, en se conformant aux lois et règlements sur la matière, de former une société pour la réunion des fonds nécessaires à son entreprise.

Les actes auxquels donnera lieu la formation de la société ne seront soumis, pour l'enregistrement, qu'au droit fixe d'un franc.

ART. 24.

A l'appui, et pour la garantie de sa soumission, la compagnie devra, préalablement à l'adjudication, avoir effectué, à la caisse des dépôts et consignations, le dépôt d'une somme égale au vingtième de l'évaluation des dépenses qui restent à faire. Cette somme pourra être déposée en numéraire ou en inscriptions de rentes de cinq ou trois pour cent (valeur nominale), en annuités ou autres effets du trésor, avec transfert, au profit de la caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Ce dépôt ne sera rendu qu'après la réception définitive de tous les travaux.

ART. 25.

Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre l'administration et la compagnie, sur l'interprétation des clauses et conditions de la présente convention, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département d. . . . . ., sauf le recours au conseil d'État.

4.

EXTRAITS DES DISCUSSIONS DES CHAMBRES.

1836 à 1840.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

(*Moniteur* des 19 avril et 26 mai 1836.)

M. le comte Jaubert, rapporteur du projet de loi relatif à la navigation intérieure.

. . . . . .

. . . . . Il nous reste, Messieurs, à vous entretenir de la réduction proposée sur le canal du Centre. Ce canal, appartenant à l'État, construit en entier avec les fonds du trésor, ne peut, à cause de l'élévation de son tarif actuel, soutenir, relativement au marché de Paris, la concurrence du canal de Bourgogne, construit aux frais combinés du trésor et d'une compagnie d'actionnaires. Les produits du canal du Centre ont constamment diminué depuis que le canal de Bourgogne a été livré à la circulation, et tendent à s'annuler complétement : il y a donc avantage pour l'État à abaisser les droits ; il y a équité, dans l'intérêt des départements placés sur l'ancien trajet des marchandises. Le nouveau tarif proposé paraît répondre aux besoins du moment, sauf en ce qui concerne les houilles, qui y restent confondues avec les marchandises de deuxième classe, taxées à dix centimes par tonneau : ce droit, évidemment trop élevé pour les houilles, ne serait point en harmonie avec les facilités que le Gouvernement lui-même a jugé indispensable d'accorder, sur les voies fluviales, à la circulation de cette matière. Nous avons pensé qu'il devait être abaissé à six centimes; le Gouvernement y a consenti.

Ces réductions sur le canal du Centre constituent assurément un avantage, ou plutôt une restitution en faveur du bassin de la Loire, une sorte de compensation au désavantage que lui ont occasionné, relativement au marché de Paris, les perfectionnements et les faveurs dont les canaux du Nord ont été l'objet dans ces dernières années; mais le bassin de la Loire n'en restera pas moins dans un état affligeant d'infériorité, tant que les tarifs, généralement trop élevés, du canal de Briare et des canaux d'Orléans et du Loing, qui appartiennent à des compagnies particulières, n'auront pas subi une réduction correspondante. Le tarif du canal de Briare date de 1644 : il est hérissé de dispositions surannées; assez modéré en ce qui concerne la houille, dans la limite de vingt-quatre pouces de tenue d'eau, il établit une surtaxe énorme pour chaque pouce d'excédant.

Le canal du Loing est le prolongement du canal de Briare vers la Seine : eu égard à son peu d'étendue, au petit nombre de ses ouvrages d'art, c'est celui de tous les canaux de France dont la construction a été la moins dispendieuse, et dont l'entretien est le plus facile ; et pourtant il a un tarif exorbitant. Ses propriétaires prélèvent sur tous les départements du bassin de la Loire une contribution disproportionnée avec le service rendu ; ils tiennent, pour ainsi dire, la clef des arrivages de Paris de ce côté. Les conseils généraux des départements du centre de la France et leurs chambres de commerce ont inutilement réclamé un abaissement des tarifs de ces canaux. L'administration du canal de Briare s'y est toujours montrée assez disposée ; mais elle ne pouvait évidemment réformer ses tarifs sans s'être assurée préalablement d'une concession pareille de la part du canal du Loing. L'administration de ce dernier canal a constamment paralysé tous les efforts tentés dans ce sens ; cependant l'intérêt bien entendu de ses propriétaires aurait, depuis longtemps, dû les porter à céder aux justes plaintes du commerce.

Votre commission, Messieurs, avant de consentir à une réduction sur le canal du Centre, qui, pour la portion concernant les expéditions de la Loire moyenne vers Paris, tournerait, en majeure partie, au profit des canaux de Briare et du Loing, a dû s'enquérir des intentions actuelles des administrations de ces canaux. Des communications officieuses ont eu lieu. L'administration du canal de Briare n'a pas hésité à formuler, dans une délibération du 10 de ce mois, diverses modifications que votre commission regarde encore comme insuffisantes, et qui, en tout cas, sont nécessairement subordonnées à la détermination du canal du Loing. L'administration des canaux d'Orléans et du Loing, au contraire, n'a fait que des réponses évasives. Dans cette situation, nous n'avons pas cru qu'il fût prudent, par une réduction immédiate sur le canal du Centre, de désarmer le Gouvernement d'un moyen puissant d'influence sur des délibérations ultérieures ; nous avons donc, par un amendement formel, laissé au Gouvernement la faculté de suspendre l'exécution du nouveau tarif sur le canal du Centre. La Chambre appréciera la réserve qui a porté la commission à ne pas signaler explicitement, dans la loi même, la résistance qui a motivé cette disposition. Nous devons nous reposer sur le zèle de M. le Ministre des finances du soin de conduire à bonne fin une négociation qui intéresse à un si haut degré les départements du centre de la France. Au besoin, l'ouverture prochaine du canal du Nivernais suscitera aux canaux de Briare et du Loing, au moins pour ce qui est des expéditions de la haute Loire, une nouvelle concurrence que le Ministre devra s'appliquer à rendre le plus efficace possible.

Au pis aller, l'expropriation pour cause d'utilité publique de tout ou partie des canaux dont il s'agit triompherait d'un mauvais vouloir si funeste aux intérêts généraux. Mais nous aimons à penser que l'État ne sera point obligé d'en venir à cette extrémité, et que les propriétaires de ces canaux consentiront enfin à des arrangements combinés de manière à concilier tous les intérêts.

A cette occasion nous ne saurions trop engager le Gouvernement à s'occuper à l'avance, de concert avec les actionnaires bailleurs de fonds des canaux entrepris en vertu des lois de 1821 et de 1822, et comme il l'a déjà fait pour le canal de Bourgogne, de l'abaissement des tarifs

exagérés établis à cette époque. Il y a nécessité, si l'on veut que ces canaux, ouverts avec de si énormes dépenses, remplissent leur destination et soient fréquentés. Le canal du Nivernais, dont nous parlions tout à l'heure, le canal latéral à la Loire et le canal du Berry, sont surtout dans ce cas.

Une disposition spéciale du projet de loi autoriserait le Gouvernement, en l'absence des Chambres, à apporter, par ordonnance, des modifications aux tarifs nouveaux, sauf à présenter ces ordonnances aux Chambres et à les convertir en lois dans la plus prochaine session. Cette faculté, qui, dans la généralité de l'expression employée, semblerait pouvoir s'étendre à des augmentations de tarifs, nous a paru ne devoir jamais s'appliquer qu'à des réductions : telle était la pensée de M. le Ministre des finances lui-même ; mais, pour ne laisser aucun doute à cet égard, nous avons amendé dans ce sens l'article 19 du projet du Gouvernement.

Messieurs, la loi telle que votre commission l'a amendée, d'accord avec le Gouvernement, sera reçue avec reconnaissance par le commerce et l'agriculture, comme un bienfait présent et comme un gage d'un avenir meilleur encore ; car le moment n'est pas éloigné, sans doute, où l'accroissement des autres ressources du trésor permettra de faire disparaître complétement un impôt contraire à tous les principes d'une saine économie politique.

Projet de loi amendé par la commission. . . . . .

. . . . . .

Art. 24.

Les droits de navigation sur le canal du Centre seront réduits conformément au tableau B ci-annexé.

Une ordonnance royale déterminera l'époque où cette réduction aura son effet.

(*Moniteur* du 29 mai 1836.)

M. le Ministre des finances (M. le comte d'Argout). . . . . .

. . . . . .

Mais, d'un autre côté, je ferai remarquer que, d'après le projet de loi, la modification du tarif ne doit pas s'opérer actuellement ; c'est une faculté que l'on donne au Gouvernement, faculté qui ne doit pas s'exercer à présent, et voici pourquoi. Je suis bien aise de donner cette explication à la Chambre. Il est nécessaire, pour que ces réductions de tarif produisent tout le bien qu'elles peuvent procurer, que les droits sur le canal d'Orléans, sur le canal de Briare, sur le canal du Loing, soient réduits en même temps. Le Gouvernement est en négociation avec les propriétaires de ces trois canaux, et il espère arriver à cette réduction.

Mais, dans l'intention du Gouvernement, la réduction sur le canal du Centre ne doit avoir lieu qu'aux mêmes époques où cette réduction sera effectuée sur les trois autres canaux. Le

Gouvernement demande simplement la faculté d'établir de nouveaux tarifs réduits lorsqu'il aura obtenu la diminution qu'il sollicite sur ces trois canaux. . . . . .

M. le Rapporteur. — Les explications spontanées que M. le Ministre des finances vient de donner relativement à la question de l'abaissement des tarifs des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, dispensent la commission des interpellations formelles qu'elle aurait pris la liberté d'adresser sur ce point à M. le Ministre des finances. Nous ne connaissons pas de questions plus graves, plus intéressantes que celle-là pour les départements du centre de la France, Les canaux dont il s'agit forment leur débouché vers le bassin de la Seine. Nous mettons notre confiance dans le zèle que montrera, sans doute, M. le Ministre des finances, pour mener à prompte et bonne fin cette négociation importante.

M. Muteau. — Je prie, pour ma part, M. le Ministre des finances de ne pas oublier, lorsqu'il s'occupera du tarif sur les canaux dont il a parlé, l'intérêt qu'inspire le canal de Bourgogne. C'est à son préjudice qu'on accorde une réduction aux canaux de la Loire. Je prie M. le Ministre des finances de ne pas faire la part trop large aux uns et trop petite aux autres.

M. le Ministre des finances. — Je dois déclarer à cet égard que le désir du Gouvernement est de ne pas favoriser l'un au détriment de l'autre, mais d'adopter les combinaisons qui, dans leur ensemble, peuvent être plus utiles au mouvement commercial. Il est juste que des transports considérables s'opèrent par le canal de Bourgogne ; mais ce ne sera pas le priver de ces transports que d'opérer sur les canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, des diminutions qui permettront à une multitude de produits de suivre cette direction pour arriver plus facilement à Paris.

J'ajoute que, si la Chambre adoptait la proposition de M. Lerouge et rejetait le canal du Centre, elle priverait le Gouvernement du plus puissant moyen d'influence qu'il lui soit permis d'employer pour arriver à la conclusion d'une transaction relativement aux tarifs des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing. Et la Chambre, en adoptant cette proposition, irait contre l'intérêt bien entendu de l'agriculture, du commerce et de la navigation.

(*Moniteur* du 2 avril 1837.)

M. Vatry, rapporteur de la commission des pétitions. — Le président et les juges du tribunal de commerce de Châlons-sur-Saône, ainsi que les notables commerçants de cet arrondissement, exposent à la Chambre que la loi du 9 juillet 1836, sur le tarif des droits de navigation intérieure, menace de ruine la plupart des industries riveraines du canal du Centre. Ils joignent à leur pétition un mémoire adressé à MM. les Ministres du commerce et des finances, au nom des communes intéressées, et une délibération du conseil général du

département de Saône-et-Loire, qui appuie cette réclamation.....

.....

La Chambre n'a pas oublié que la question des tarifs sur le canal du Centre est compliquée par les canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, qui n'appartiennent pas à l'État; elle sait que toute réduction, pour être véritablement utile, doit être simultanée, et c'est pour amener ce résultat que la loi a armé le Gouvernement du droit de suspendre, à l'égard du canal du Centre, l'exécution des nouveaux tarifs. Mais cette circonstance, loin de diminuer l'intérêt qui s'attache aux doléances du commerce de Châlons, est un motif de plus pour signaler à la sérieuse attention du Gouvernement une pétition qui s'élève au-dessus des intérêts de localité, et faire sentir de plus en plus la nécessité de terminer des arrangements sans lesquels toute amélioration pour le bassin de la Loire deviendrait impossible.

Déterminée par tous ces motifs, votre commission vous propose le renvoi de la pétition des notables commerçants de Châlons-sur-Saône et de 64 communes riveraines du canal du Centre à M. le Ministre du commerce et à M. le Ministre des finances.

M. le comte Jaubert. — Je demande à traiter la question sous le dernier point de vue que vient d'indiquer M. le Rapporteur de la commission, c'est-à-dire en ce qui concerne les canaux de Briare et du Loing.

Vous vous rappelez que cette question a été réservée pour la séance actuelle, lors de la discussion qui eut lieu sur les houilles.

Et, d'abord, je dirai un mot sur le canal du Centre. Le canal du Centre appartient à l'État, et il est, comme vous le savez, relativement aux communications du bassin du Rhône avec Paris, en concurrence avec le canal de Bourgogne; lutte d'autant plus redoutable pour le canal du Centre que l'ordonnance du 5 avril 1829 avait réduit de moitié le tarif du canal de Bourgogne tel qu'il avait été fixé par le décret de 1811. De cette lutte est résultée une diminution considérable dans les recettes du canal du Centre. Les réclamations du commerce ont convaincu le Gouvernement qu'une réduction du tarif sur ce canal était indispensable.

J'avais l'honneur de faire partie et d'être le rapporteur de la commission chargée, dans la session dernière, de l'examen du projet de loi relatif aux droits de navigation intérieure. Nous avons obtenu alors, de M. le Ministre des finances, de notables diminutions. Cependant, d'après ce que disent les pétitionnaires, l'application du nouveau tarif au canal du Centre aurait pour résultat (ce qui paraîtra fort singulier) d'augmenter, dans d'assez fortes proportions, le droit ancien sur les marchandises de première classe : par exemple, sur les pierres à bâtir, sur le plâtre et les engrais. Je suis porté à croire que la réclamation des pétitionnaires est fondée, et je pense, comme eux, qu'un abaissement ultérieur ne saurait être refusé. Il peut avoir lieu dans l'intervalle des sessions, par une ordonnance royale, sauf à MM. les Ministres à faire convertir l'ordonnance en loi dans la plus prochaine session.

Mais, Messieurs, soit que le tarif du canal du Centre reste tel qu'il a été fixé par la loi du 9 juillet 1836, soit que le ministre, comme pour ma part je l'y engage, juge convenable d'abaisser encore le tarif, il ne devra être mis à exécution que lorsqu'une condition dont je

vais vous parler aura été remplie, à savoir : lorsque les canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, auront consenti à une réduction proportionnelle, sinon complétement équivalente, du moins approchant de celle que l'État aura consentie, relativement au canal du Centre.

En effet, la commission de l'année dernière ne pouvait pas considérer isolément le canal du Centre; elle savait que ce canal fait partie d'une grande ligne navigable, qui, du Rhône, se dirige, par l'intermédiaire du bassin de la Loire, vers le bassin de la Seine, au moyen du canal de Briare et de celui du Loing. Le canal du Centre a été fait pour faire communiquer le bassin du Rhône avec le bassin de la Loire. Pour communiquer du bassin de la Loire à la Seine, il y a deux canaux, l'un qui dessert la haute Loire: c'est le canal de Briare; l'autre, dirigé vers la basse Loire, le canal d'Orléans. L'un et l'autre ont pour unique sortie, pour débouché commun, le canal du Loing, qui s'ouvre dans la Seine. Eh bien, il existe sur ces divers canaux d'Orléans et du Loing, soumis à une même administration, d'une part, et celui de Briare, d'autre part, des tarifs que je qualifie, sans hésiter, d'exagérés, et même d'absurdes, dans l'intérêt même des compagnies qui les exploitent. Vous allez en juger.

Il existe d'abord sur les canaux de Briare et du Loing un droit fixe pour tout le parcours jusqu'à 65 centimètres d'enfoncement ou 22 pouces de tirant d'eau pour chaque bateau. A ce droit fixe, qui n'est pas exorbitant, se joint un autre droit proportionnel énorme pour chaque pouce d'excédant. Ainsi un bateau chargé de houille paye, sur le canal de Briare, à 22 pouces d'enfoncement, 33 francs, et, pour chaque pouce d'excédant, 5 francs; sur le canal du Loing, 36 francs pour 22 pouces d'enfoncement et 10 francs pour chaque pouce d'excédant. Il en résulte qu'un bateau chargé de houille à 44 pouces, par exemple, aura à payer, sur le canal de Briare, 33 francs de droit fixe et 110 francs de droit proportionnel: total 143 francs; et, sur le canal du Loing, 36 francs de droit fixe, et, pour les pouces d'excédant, 220 francs: total 256 francs.

Messieurs, ces tarifs ne peuvent subsister; ils sont funestes aux compagnies elles-mêmes: nos exploitants de houille ne pouvant plus, en effet, lutter contre ceux du Nord, pour lesquels les perfectionnements apportés au canal de Saint-Quentin et à la navigation de l'Oise ont facilité l'accès de la capitale, nos expéditions de houille pour Paris ont diminué de moitié depuis 1827. Les vins et autres provenances que le canal du Centre serait naturellement appelé à transporter se dirigent vers le canal de Bourgogne : les fers du Crusot, établissement situé si près du canal du Centre, prennent la même voie. Si les canaux de Briare et du Loing voient ainsi, chaque jour, diminuer leurs produits, c'est à leurs tarifs qu'ils doivent s'en prendre. Mais le bassin de la Loire, déshérité qu'il est d'un transit important, et qui est obligé de faire usage de ces canaux pour ses propres produits, élève des plaintes auxquelles la Chambre ne saurait rester indifférente.

Messieurs, cette question est d'une haute gravité; elle intéresse toute la haute et basse Loire, et la navigation de l'Allier tout entière; et enfin, si vous voulez considérer que les canaux de Briare et du Loing sont le seul débouché de 150 lieues de canaux créés à grands frais, vous resterez convaincus que le Gouvernement doit, le plus tôt possible, s'occuper des moyens de remédier à l'état de choses que je viens de signaler.

L'importance de cette navigation vous frappera lorsque je vous dirai que, dans l'état actuel des choses, et malgré les entraves dont nous nous plaignons, le canal de Briare reçoit encore 3,000 bateaux par an. Il en recevrait un nombre plus considérable si ses tarifs étaient ramenés à des proportions plus équitables.

Je dois mettre ici, sous les yeux de la Chambre, les termes dont je me suis servi, comme rapporteur de la loi des tarifs de navigation, l'année dernière.

«Dans cette situation, nous n'avons pas cru qu'il fût prudent, par une réduction immédiate «sur le canal du Centre, de désarmer le Gouvernement d'un moyen puissant d'influence sur «les délibérations des compagnies; nous avons donc, par un amendement formel, laissé au «Gouvernement la faculté de suspendre l'exécution du nouveau tarif sur le canal du Centre.»

Cette stipulation formelle a été acceptée dans les termes suivants par le ministre des finances, dans la séance du 28 mai 1836:

«Dans l'intention du Gouvernement, a dit M. le comte d'Argout, la réduction sur le canal du Centre ne doit avoir lieu qu'aux mêmes époques où cette réduction sera effectuée sur les canaux de Briare, d'Orléans et du Loing. Le Gouvernement demande la faculté d'établir de nouveaux tarifs réduits, lorsqu'il aura obtenu la diminution qu'il sollicite sur les trois canaux. Le Gouvernement est en négociation avec les propriétaires; il espère arriver à cette réduction.»

Le passage du rapport que j'ai lu, et la réponse de M. le comte d'Argout, sont le commentaire naturel de l'article 1er de la loi de 1836, en ce qui concerne le canal du Centre, et il ne serait pas loisible au Gouvernement de s'écarter des conventions qui ont été ainsi formulées à la face du pays.

M. le comte d'Argout annonçait, en 1836, que des négociations étaient entamées par le ministre des finances. Votre commission d'alors avait cru pouvoir, par des communications officieuses, par des représentations, hâter le moment où le ministre pourrait conclure, dans l'intérêt de nos départements, un arrangement favorable. Ces communications n'ont amené aucun résultat, et je dois déclarer que nous n'avons, à cette époque, trouvé de bonne volonté que de la part de l'administration du canal de Briare.

Il est bon que la Chambre connaisse, au moins en thèse générale, la situation de ce canal. Le canal de Briare est le premier qui ait été établi en France. Il date du règne de Henri IV. C'est le premier canal à point de partage qui ait été établi en France. C'est, je crois, parmi nos canaux, l'un de ceux qui, proportionnellement, à le plus grand nombre d'écluses, par conséquent le plus de dépenses; ses moyens d'alimentation sont aussi très-dispendieux. Cependant l'administration du canal de Briare n'a pas hésité à faire exécuter de grands travaux de perfectionnement qui touchent à leur terme. Ainsi elle a créé treize réservoirs nouveaux d'alimentation; elle a fait creuser le canal partout à une profondeur uniforme; elle a fait élargir ses écluses de manière à ce qu'elles fussent en rapport avec celles du canal du Centre et du canal latéral à la Loire. Je n'entrerai pas dans plus de détails à l'égard des travaux entrepris par cette administration paternelle et éclairée.

Elle ne pouvait méconnaître la justesse de nos réclamations à l'égard des tarifs; aussi avait-

elle consenti éventuellement, par une délibération du 10 mai 1836 (voyez, ci-dessous, n° 5), à des diminutions qui seraient d'environ un quart sur les vins et les eaux-de-vie, d'un tiers sur les épiceries, les métaux, le fer et la fonte ouvrée, et d'un quart sur les charbons de terre. Elle nous a fait même concevoir l'espérance qu'une diminution plus considérable pourrait être ultérieurement consentie; le tout, bien entendu, sous la condition que le canal du Loing, qui sert de débouché commun à toute la ligne navigable, se mettrait, à son tour, à la raison.

Nous avons, au contraire (et, dans les premiers temps surtout, M. le Ministre des finances a été dans le même cas), rencontré une vive résistance de la part de l'administration des canaux d'Orléans et du Loing. Cependant le canal du Loing est dans une situation bien plus favorable que le canal de Briare. Il n'a que 13 lieues 1/4 de développement; il n'a pas coûté beaucoup en frais d'établissement, car il a emprunté en plusieurs endroits le lit même de la rivière; il n'a que vingt-trois sas éclusés, et il coûte fort peu d'entretien; ses produits sont considérables, et il ne se hâte pas de faire les dépenses pour terminer les travaux de perfectionnement qu'a faites de si bonne grâce l'administration du canal de Briare.

Jusqu'à présent, Messieurs, l'administration des canaux d'Orléans et du Loing n'a pas fait droit aux demandes de réduction qui cependant lui ont été faites.

A la vérité, si le commerce de la Haute-Loire, qui nous intéresse particulièrement, avait consenti à abandonner le canal de Briare pour aller faire un détour et prendre le canal d'Orléans, qui appartient à la même administration que le canal du Loing, on nous aurait traités plus favorablement; mais nous ne pouvions pas accepter une pareille proposition, et j'oserai même dire qu'elle était, jusqu'à un certain point, dérisoire.

L'administration des canaux d'Orléans et du Loing consentirait aussi, nous a-t-on dit, à abaisser ses tarifs, si nous pouvions l'assurer contre la concurrence ultérieure du canal de Bourgogne. Évidemment, Messieurs, ni nous, ni la Chambre, ni le Gouvernement, ne pouvons prendre un pareil engagement. Nous appelons, au contraire, de tous nos vœux la concurrence, non-seulement du canal de Bourgogne, mais aussi celle du canal du Nivernais, qui s'achève en ce moment, pour nous défendre contre les prétentions exagérées qui nous causent tant de dommage.

En présence de ces difficultés, la commission de l'année dernière a prononcé un mot qu'on a trouvé un peu dur, celui d'expropriation forcée pour cause d'utilité publique.

Je conviens que c'est une grande question soulevée : je pense avec l'auteur d'un écrit récemment publié et classique sur la matière, M. le comte Pillet-Will, que l'expropriation forcée pour cause d'utilité publique, appliquée sous quelque forme que ce soit, par exemple aux canaux de 1821 et 1822, est une opération immense, de la plus grande portée et des plus difficiles. Mais je suis convaincu qu'on sera forcé d'en venir là, lorsqu'on aura épuisé vis-à-vis des compagnies toutes les tentatives d'arrangement. Le Gouvernement sera réduit à cette nécessité (*C'est vrai!*), et les Chambres devront la subir, si l'on veut que les six cents lieues de canaux créés à grands frais en vertu des lois de 1821 et 1822 répondent à leur destination; c'est-à-dire, que le commerce les parcoure. (*Très-bien! très-bien!*)

Je n'ai fait, Messieurs, qu'indiquer en passant la gravité de la question générale. (*Bruits*

divers dans les couloirs de la salle.) J'avoue, Messieurs, que la discussion actuelle n'a pas un intérêt politique; mais elle touche au bien-être d'une grande partie de la France, et, à ce titre, je crois pouvoir réclamer un peu de silence du couloir de droite.

Je n'ai fait, disais-je, que toucher en passant la grande question de l'expropriation des canaux pour cause d'utilité publique. C'est là une matière aux plus sérieuses réflexions, et que je recommande dès à présent à l'attention du Gouvernement.

Mais, dans la question particulière qui nous occupe, il ne s'agirait, en définitive, que du petit canal du Loing. Les sacrifices à faire, si on était obligé d'en venir à cette extrémité, seraient encore, je le sais, très-lourds à supporter pour le trésor; mais il serait facile de démontrer que ces sacrifices seraient amplement compensés par l'accroissement de prospérité qui en résulterait pour le vaste bassin de la Loire.

Nous qui réclamons, depuis plusieurs années, au nom de nos départements, nous ne nous dissimulons pas les difficultés d'une pareille entreprise; mais nous pensons qu'il ne faudrait pas reculer devant cette nécessité, si elle apparaissait claire et évidente aux yeux du Gouvernement et des Chambres.

Nous nous trouvons ici, je le sais, en présence du droit sacré de propriété, des intérêts les plus respectables; et de grands ménagements devraient être employés dans l'exécution. Mais j'écarte tout de suite de ce débat tout ce qui pourrait être relatif à la qualité de quelques-uns des propriétaires des canaux d'Orléans et du Loing : il y a une portion des propriétaires de laquelle nous n'avons jamais à recueillir que des bienfaits. Ce n'est pas de ce côté, j'en ai l'assurance formelle, ce n'est pas de ce côté que viennent les difficultés; au contraire, une bonne volonté évidente a été témoignée, et nous en sommes profondément reconnaissants. Les difficultés viennent, il faut le dire, et il faut que la Chambre le sache, de l'administration de la Légion d'honneur et des donataires: intérêt respectable s'il en fut; car ces actions sur le canal du Loing sont le prix du sang versé pour la patrie, de services éclatants rendus à l'État dans des carrières publiques. A Dieu ne plaise que nous voulions porter une atteinte téméraire à de pareils droits! mais, en présence de ces droits, en présence du droit de propriété, quels qu'en soient les détenteurs, se place l'intérêt public, celui de vingt départements.

Les conseils généraux de plusieurs départements (je citerai seulement celui du Puy-de-Dôme et celui du Cher) ont réclamé, à diverses reprises, avec la plus grande instance. Avouez, Messieurs, que nous aurions manqué à tous nos devoirs si nous n'étions pas venus ici faire valoir avec quelque force les doléances de nos provinces. (*Très-bien!*)

M. d'Argout, dans la session dernière, a annoncé positivement que des négociations étaient entamées avec les propriétaires de canaux : ces négociations ont, sans doute, été suivies par l'honorable M. Duchâtel, ministre actuel des finances; j'en ai pour garant sa sollicitude pour les intérêts du commerce, et l'esprit éclairé dont il a fait preuve dans toutes les circonstances.

Je sais aussi que, depuis la session dernière, de meilleures dispositions se sont manifestées dans l'administration du canal du Loing. Elle est confiée actuellement à une commission administrative, composée d'hommes instruits, et qui savent se rendre compte de la véritable situation de l'avenir de la compagnie dont ils gèrent les affaires.

Malheureusement cette commission administrative n'est pas maîtresse de s'entendre, dès à présent, avec M. le Ministre des finances; elle ne peut témoigner que de sa bonne volonté; elle est obligée d'en référer à l'assemblée générale des actionnaires, qui doit avoir lieu, si je ne me trompe, dans le commencement du mois de mai. Ainsi vous voyez qu'il y a opportunité, même urgence, à ce que la Chambre témoigne de l'importance qu'elle attache à la question.

Messieurs, l'accord qui se conclurait enfin entre les administrations du canal de Briare et du canal du Loing serait un bienfait immense pour le commerce. M. le Ministre des finances ne doit pas perdre de vue cette affaire; elle est capitale, j'ose le dire; je répéterai encore que c'est celle de vingt départements. Nous espérons que, d'ici à peu de temps, M. le Ministre des finances pourra apporter à la Chambre l'assurance que nos plaintes ont été entendues, et qu'un tarif uniforme aura été arrêté sur des bases plus conformes aux besoins du commerce et à l'intérêt des compagnies elles-mêmes.

Sans doute je ne dissimule pas le retard qui pourra résulter de la durée de ces négociations, dans la mise à exécution d'un tarif plus modéré pour le canal du Centre : ce retard est pénible; mais j'engage les honorables représentants des localités qui réclament dans la pétition actuellement soumise à la Chambre, à supporter, dans notre intérêt commun, cet ajournement. Trop d'impatience de leur part pourrait compromettre les résultats heureux que nous sommes, j'aime à le croire, sur le point d'obtenir. Je les engage donc à quelque patience : bientôt, sans doute, nous obtiendrons, par la médiation active de M. le Ministre des finances, le redressement de nos griefs. (*Très-bien!*)

M. le Ministre des finances (M. Duchâtel). — J'ai très-peu de mots à dire à la Chambre, au sujet de la pétition qui lui est soumise.

L'objet de la pétition est de réclamer des réductions sur le tarif du canal du Centre. Les pétitionnaires allèguent que la dernière loi, tout en ayant pour objet d'alléger les charges du commerce et de réduire les tarifs, les a aggravés sur un certain nombre d'articles.

Un examen approfondi de la question a démontré qu'il y avait un fondement véritable dans ces plaintes. Il est certain que le tarif du canal du Centre, tel qu'il existe aujourd'hui, est trop élevé, et qu'avec des moyennes sur les tarifs des droits on est parvenu à surtaxer certaines marchandises.

L'intention de la Chambre et du Gouvernement avait été, non d'augmenter les droits, mais de les réduire. Il faut donc que la loi soit mise d'accord avec le but qu'elle est destinée à atteindre.

La loi sur les canaux a donné pouvoir au Gouvernement de modifier les tarifs par des ordonnances, dans l'intervalle des sessions. En même temps, la loi a suspendu l'exécution du nouveau tarif sur le canal du Centre.

Le Gouvernement s'efforcera de satisfaire tous les intérêts, et d'accorder à la navigation sur le canal du Centre tous les avantages qui lui ont été promis, et qui devaient lui être assurés par la dernière loi sur les droits de navigation. Le Gouvernement donnera aux départements intéressés toute satisfaction dès à présent.

Je crois que les droits de navigation doivent être réduits autant que les intérêts du trésor le

comportent, et que nous devons faciliter les communications autant que possible, et ne pas les entraver par des surtaxes.

Quant aux observations qui viennent d'être présentées par l'honorable M. Jaubert, et qui sont relatives aux réductions qu'on demande sur le tarif des différents canaux, je puis dire à la Chambre que c'est une affaire qui occupe au plus haut degré la sollicitude du Gouvernement, et, en particulier, du ministre des finances.

Il ne dépendra pas de moi de terminer cette affaire le plus tôt possible. J'espère que nous obtiendrons une solution satisfaisante; nous pousserons avec le plus grand zèle les négociations entamées à ce sujet, et nous obtiendrons des concessions qui tourneront à l'avantage du commerce et des consommateurs d'une grande partie de la France. (*Très-bien! très-bien!*)

M. le Président. — Il n'y a pas d'opposition? La Chambre ordonne le double renvoi.

(*Moniteur* du samedi 10 juin 1837.)

Rapport fait au nom de la commission chargée de l'examen du projet de loi tendant à ouvrir un crédit de dix millions applicable aux canaux entrepris en vertu des lois de 1821 et 1822.

M. le comte Jaubert, rapporteur. — Une nouvelle demande de dix millions ramène l'atten- 9 juin 18
tion de la Chambre sur la grande opération d'ouverture ou d'achèvement de lignes navigables entreprises en vertu des lois des 5 août 1821 et 14 août 1822. Parmi les quinze lignes qui font l'objet de ces lois, deux, savoir : le canal d'Aire à la Bassée, entièrement exécuté aux frais d'une compagnie particulière et livré au commerce dès le mois d'octobre 1825, et la navigation du Tarn entre Alby et Gaillac, que les fonds d'emprunt de 1822 ont, à peu de chose près, suffi à terminer, ne doivent plus nous occuper ici. Les treize autres, commencées sur des devis incomplets, sur des évaluations précipitées, et, pour ainsi dire, au hasard, ont donné lieu, vous le savez, à de grands mécomptes : les indemnités aux propriétaires dépossédés figurent pour des sommes considérables dans l'excédant des dépenses. Beaucoup de critiques ont été élevées aussi, et à juste titre, contre les combinaisons financières qui ont servi de base aux lois de 1821 et 1822; toutefois ne soyons pas ingrats envers les hommes d'État qui, à cette époque, ont conçu la pensée hardie de doter leur pays de plus de six cents lieues de navigation nouvelle. Ce beau résultat aurait pu, sans doute, être acquis à de moindres frais; mais la France commence à en recueillir les fruits.

Sur les treize lignes dont nous venons de parler, neuf canaux, savoir : ceux du Rhône au Rhin, de la Somme, de Bourgogne, de Nantes à Brest, d'Ille-et-Rance, du Blavet, d'Arles à Bouc, du Nivernais et du Berry, ébauchés à des époques diverses toutes antérieures aux lois de 1821 et 1822, avaient déjà absorbé, à l'époque où ces lois intervinrent, un capital de..... 52,993,275f

A REPORTER..... 52,993,275

REPORT.....	52,993,275f 00c
Les lois précitées sanctionnèrent également la création du canal des Ardennes et du canal latéral à la Loire; plus, deux perfectionnements de navigation fluviale, l'Oise et l'Isle. Les treize lignes furent alors dotées de fonds d'emprunt montant ensemble à.....	128,600,000 00
Lorsque ces fonds furent épuisés, l'État dut, aux termes de ses engagements avec les compagnies, fournir, sur les ressources du trésor, de quoi pourvoir à la continuation des diverses entreprises. Il a été voté, à ce titre, par les Chambres, jusqu'en 1833, des crédits montant ensemble à..	44,682,950 00
En 1833, le Gouvernement sentit la nécessité de hâter l'accomplissement des promesses de 1821 et 1822; de nouvelles évaluations des dépenses restant à faire furent rédigées, et le service des canaux fut compris dans la loi du 27 juin de cette année pour une somme de.....	44,000,000 00
TOTAL.....	270,276,234 00

A partir de 1833, les travaux, considérés dans leur ensemble, reçurent une impulsion plus vive; chaque année, la Chambre a pu en suivre les progrès, pour chaque ligne de navigation, dans les états de situation qui lui ont été successivement distribués, aux termes de l'article 3 de la loi du 27 juin: ces états contiennent la récapitulation de l'emploi des fonds des diverses origines que nous avons énumérées ci-dessus.

Le dernier état de situation, arrêté le 31 décembre 1836, constate qu'il ne reste plus de disponible, sur le fonds de 44 millions, créé par la loi du 27 juin 1833, qu'une somme évidemment insuffisante de 7,300,000 francs. Dans cet état de choses, l'administration a cherché à se rendre compte des besoins actuels de ce service. Elle a demandé aux ingénieurs de nouvelles évaluations, qui s'élèvent à..... 14,900,000f

Les fonds disponibles n'étant que de..... 7,300,000

Il resterait à créditer pour l'achèvement..... 7,600,000

L'administration, jalouse de justifier, autant que possible, ses prévisions de 1833, se hâte de faire remarquer à la Chambre que l'excédant réel est inférieur à cette somme de 7,600,000 fr. En premier lieu, elle rappelle que ni l'exposé des motifs, ni le rapport qui ont précédé la loi du 27 juin, ne font mention des dépenses d'entretien auxquelles devaient donner lieu les parties de canaux qui seraient successivement terminées : or, ces dépenses se sont confondues jusqu'en 1836 avec celles de premier établissement; ce n'est guère qu'à dater de cette dernière époque que l'entretien de plusieurs canaux en entier, et de portions notables d'autres canaux, a pu constituer dans le budget de chacun d'eux un chapitre spécial, dont la dépense a été supportée par le fonds de 44 millions, créé par la loi du 27 juin 1833. L'administration pense que cet entretien afférent à l'exercice 1836 aurait dû régulièrement être à la charge du budget de l'État, et, en conséquence, elle en réclame la restitution au profit du service des

canaux : elle l'évalue à..... 2,215,578f 00c

Quant à l'entretien de 1837, évalué à 2,400,000 francs environ, l'administration le porte en ligne de compte dans la demande qu'elle forme actuellement pour..... 2,400,000f

qui, ajoutés à la différence susénoncée de 7,600,000

Forment le total de..... 10,000,000

La seconde réclamation a trait aux fonds perçus par le trésor et provenant de la vente des objets, soit mobiliers, soit immobiliers, qui, après avoir été payés sur les crédits affectés aux travaux, sont aliénés ultérieurement au profit du trésor : tels sont les matériaux provenant des démolitions des maisons acquises sur la ligne même des canaux, et la revente des terrains reconnus inutiles. Jusqu'en 1833, ces divers produits faisaient retour au fonds des canaux, par suite de revirements destinés à concilier l'article 3 de l'ordonnance royale du 14 septembre 1822 avec la spécialité du service des canaux. A partir de cette époque, et dans le but de simplifier la comptabilité, l'administration a cessé d'opérer ces revirements; mais elle s'est réservé, ainsi que cela résulte des explications fournies par elle, à cette époque, à la commission du budget, de réclamer ultérieurement la restitution des fonds de cette nature. Leur produit, pendant les exercices 1833, 1834, 1835, et les trois premiers trimestres de 1836, s'est élevé à.. 371,461 00

L'administration représente enfin que, vu l'époque tardive où a été voté le budget de 1833, une somme de 1,622,222 fr. 71 cent. est restée sans emploi, et a dû conséquemment être annulée..... 1,622,222 71

TOTAL des restitutions réclamées par l'administration..... 4,209,261 71

En déduisant ce chiffre de celui de 7,600,000 francs énoncé ci-dessus, il en résulterait que l'excédant réel sur les prévisions de 1833 ne serait plus que de 3,400,000 francs environ.

Sans doute, Messieurs, si nous étions appelés aujourd'hui à régler le solde de nos treize lignes navigables, si elles devaient réellement être achevées avec les fonds qui nous sont demandés, un excédant aussi faible sur les prévisions de 1833 se trouverait justifié en présence des éventualités fâcheuses contre lesquelles les ingénieurs ont eu à lutter pendant les deux dernières campagnes, et qui tiennent soit à des difficultés imprévues dépendant de la nature du sol, soit aux intempéries des saisons, soit enfin aux modifications que l'expérience a obligé d'introduire dans les projets primitifs. Mais nous ne saurions le dissimuler à la Chambre : d'année en année, l'administration, qui se fait illusion à elle-même, offre à la Chambre la perspective d'un achèvement très-prochain de toutes nos lignes, et ce but si désirable semble fuir devant nous, et avec lui la fin de nos sacrifices. Selon l'exposé des

motifs, neuf lignes navigables devraient être considérées comme entièrement terminées ; mais les investigations scrupuleuses auxquelles votre commission s'est livrée réduisent notablement ce nombre. L'exposé des motifs présente aussi l'année 1838 comme le terme de l'achèvement de toutes les autres, sauf, dit-il, quelques points isolés. Nous voudrions pouvoir nous abandonner à cet espoir, mais nous avons acquis la conviction contraire, et nous essayerons, en peu de mots, de la faire partager à la Chambre.

Et d'abord, il faut s'entendre sur ce que l'on appelle achèvement : ce terme implique, sans doute, la dernière main mise à l'ensemble des travaux, de manière à ce que, d'une part, l'œuvre entière réponde parfaitement à sa destination, et à ce que, de l'autre, elle n'exige plus ultérieurement que de simples dépenses d'entretien. Examinons rapidement nos diverses lignes, afin de distinguer celles qui remplissent aujourd'hui ces deux conditions, et de préciser ce qui manque aux autres pour qu'elles y satisfassent.

Navigations fluviales.

Ni l'une ni l'autre des deux navigations fluviales, l'Oise et l'Isle, n'est complète. Les sept barrages éclusés exécutés sur l'Oise ont eu un plein succès, et l'Oise, débouché commun vers Paris de tous les canaux du Nord, présente un mouvement commercial qui, de 60,000 tonneaux qu'il atteignait à peine en 1826, s'élève aujourd'hui à plus de 400,000. Les travaux d'établissement, dont le compte sera clos le 31 décembre prochain au moyen d'un solde de 71,522 francs afférent à 1837, n'ont fait ressortir sur les prévisions de 1833 qu'un excédant de 261,616 francs. Ils auront coûté en totalité, y compris l'entretien de 1836, 5,472,524 fr. Mais il faut remarquer qu'un huitième barrage éclusé, dont il n'est fait mention ni dans l'exposé des motifs, ni dans l'état des études, reste encore à construire en aval de Pontoise. La nécessité en a été reconnue par l'administration ; le système d'exécution est encore en discussion. On ne saurait évaluer cet ouvrage à moins de 3 à 400,000 francs, que l'administration ne songe pas, sans doute, à imputer sur le fonds commun du budget. L'entretien de 1837 et de chacune des années suivantes est porté à 210,450 francs, y compris les draguages.

Il ne reste, dit-on, à dépenser en 1837 sur la rivière d'Isle, pour compléter la navigation entre la Massoulie et Périgueux, qu'une somme de 290,547 francs ; d'où résulte sur les prévisions de 1833 un excédant de 47,311 francs seulement. L'amélioration de l'Isle aura absorbé en totalité 5,225,672 francs. Selon votre commission, il doit être entendu que si, après l'épuisement de la somme ci-dessus de 290,547 francs, il reste encore quelques travaux à faire, la dépense n'en devra plus être imputée sur le fonds extraordinaire des canaux, mais sur le fonds commun du budget. L'entretien ordinaire des travaux de l'Isle est évalué à 50,000 fr.

Canaux.

En ce qui concerne les canaux, nous poserons ici un principe que personne, sans doute, ne contestera. Pour qu'un canal soit considéré comme achevé, il ne suffit pas que tous les terras-

sements et travaux d'art appartenant à la ligne de parcours des bateaux soient exécutés et rendus en bon état par les entrepreneurs, il faut encore de toute nécessité que son alimentation soit parfaitement assurée en toute saison; que les réservoirs et les rigoles destinés à pourvoir à cet intérêt, qu'on pourrait appeler vital, ne laissent rien à désirer : or, c'est ce second point de vue si essentiel que, dans son empressement à nous présenter les canaux comme terminés ou à peu près, l'administration a, jusqu'à un certain point, laissé dans l'ombre, sans toutefois qu'on puisse lui reprocher de s'en être dissimulé à elle-même toute l'importance.

Le fait qu'un canal aura été, nous ne dirons pas seulement dans quelques-unes de ses parties, mais même dans toute son étendue, parcouru par un nombre plus ou moins considérable de bateaux ; le fait même que l'amortissement, en faveur et du consentement des compagnies, des sommes prêtées par elles à l'État, aurait commencé, ne sont pas par eux-mêmes une preuve de l'achèvement réel, si le parcours des bateaux est exposé, faute d'eau, à des interruptions prolongées, si, en un mot, la navigation reste incertaine et précaire. Or, c'est précisément le cas fâcheux où se trouvent encore plusieurs de nos canaux.

En conséquence de cette idée très-simple, nous divisons en trois séries les onze canaux mentionnés dans l'exposé des motifs.

La première série comprendra cinq canaux entièrement livrés au commerce, et dont l'alimentation nous semble parfaite : ce sont ceux du Rhône au Rhin, de la Somme, des Ardennes, du Blavet, d'Arles à Bouc.

Canal du Rhône au Rhin.

Le canal du Rhône au Rhin, commencé en 1784, aura coûté environ 28 millions, sur quoi il ne reste plus à solder, en 1837, que les sommes suivantes :

Pour travaux	249,560f 31c
Et pour solde à des propriétaires d'usines, pour une prise d'eau dans la rivière de Largue, qui a dispensé de recourir à la construction de réservoirs dispendieux	24,000 00
TOTAL	273,560 31

Grâce à l'excellente opération de la prise d'eau de Largue, les prévisions de 1833 n'ont point été dépassées. L'entretien annuel du canal est évalué, pendant quelques années, à la somme de 450,000 francs, sur laquelle il sera possible de prélever encore quelques travaux de perfectionnement. L'amortissement de l'emprunt a commencé le 1er janvier 1835.

Canal de la Somme.

Le canal de la Somme, commencé en 1770, est également livré au commerce ; l'amortissement de l'emprunt a dû commencer le 1er avril dernier. Ce canal, y compris l'écluse de Mani-

camp, comprise dans l'état général pour 222,406 francs 93 centimes, aura coûté, en totalité, environ 13 millions. Ici encore l'administration est restée, dans ses dernières dépenses, de 825,746 francs au-dessous des prévisions de 1833; cette économie a eu pour principale cause les nouvelles dispositions prises pour la hauteur des eaux au passage d'Abbeville, qui ont permis de simplifier ou de supprimer entièrement plusieurs ouvrages. L'entretien annuel du canal de la Somme est évalué à 150,000 francs.

Canal des Ardennes.

Le projet du canal des Ardennes ne date que de 1821 : ouvert à la navigation en 1834, il a été fermé pendant plusieurs mois pour la réparation de quelques avaries, puis définitivement rouvert à la fin de la même année. Il ne reste plus à solder que de faibles retenues de garantie sur diverses entreprises. L'amortissement de l'emprunt a commencé au mois d'avril dernier. Ce canal, y compris son embranchement sur Vouziers, aura coûté un peu plus de 14 millions. Les dépenses faites ou à faire ne présenteront, en définitive, sur les évaluations de 1833, qu'un excédant de 148,866 francs, motivé sur l'exécution de quelques travaux accessoires. L'entretien annuel du canal est évalué à 123,075 francs.

Canal du Blavet.

Le canal du Blavet est livré déjà depuis assez longtemps entre Pontivy et Hennebon : il avait coûté, au 31 décembre dernier, 5,326,425 francs; il reste à dépenser, pour achever la traversée de Pontivy et divers autres ouvrages, 265,311 fr. L'administration est restée de 81,848 fr. au-dessous des prévisions de 1833; cette économie porte sur certains travaux qui, sans doute, ont été reconnus inutiles, tels que curages, réparations de portes d'écluses et diverses dépenses d'entretien. L'entretien annuel ne s'élève pas à plus de 15,000 francs.

Canal d'Arles à Bouc.

Le canal d'Arles à Bouc est terminé, sauf une faible dépense de 130,890 francs à faire en 1837. Les prévisions de 1833 n'ont pas été atteintes; l'économie est de 64,215 francs, et atteindra même la somme de 299,215 francs lorsque l'État aura obtenu le remboursement de la contribution due par l'association des vidanges d'Arles. Le canal aura coûté 11,328,130 fr.; l'entretien pendant les premières années de navigation est évalué à 115,000 francs.

Notre seconde série comprend les canaux qui ont été déjà parcourus dans toute leur étendue par des bateaux, mais dont l'alimentation est encore incomplète. Ce sont les canaux de Bourgogne et d'Ille-et-Rance.

Canal de Bourgogne.

Le canal de Bourgogne a été, pour la première fois, livré au commerce, dans toute son étendue, à la fin de 1832; mais la navigation n'a pu durer que quelques mois, à cause de l'épui-

sement des eaux du bief de partage, lequel, à la vérité, se trouve dans des conditions plus défavorables qu'aucun autre, étant situé à 389 mètres au-dessus du niveau de la mer. On a songé alors sérieusement à établir trois réservoirs, dont deux ont été terminés en 1835 et 1836; le troisième est en cours d'exécution. A la fin de 1836, 1,259 bateaux ont pu passer au bief de partage; mais ces trois réservoirs, tardivement construits, sont encore insuffisants. Un quatrième le plus important de tous par le volume d'eau qu'il doit contenir, celui de Grosbois, a été commencé : les intempéries de 1836 et plusieurs accidents tenant à la nature du sol ont empêché de l'achever. La construction du barrage de ce réservoir a rencontré des obstacles imprévus, et l'on a dû, pour assurer son imperméabilité, augmenter de beaucoup la profondeur des fondations et recourir à des précautions dispendieuses : 28,000 mètres cubes de maçonnerie restent encore à exécuter sur ce seul point. Les rigoles de remplissage et de prise d'eau, dont plusieurs ont un développement souterrain très-étendu, sont encore imparfaites. Nous admettons volontiers avec l'administration que ces dépenses ne pouvaient guère se prêter à une évaluation rigoureuse, mais nous pensons qu'il était possible de s'en approcher davantage : l'excédant sur les prévisions de 1833 est de 3,303,083 francs. Ce qui est évident, c'est que, tant que le grand réservoir de Grosbois ne sera pas achevé, tant que ce réservoir et toutes les rigoles ne seront pas mis à l'abri de tous les accidents, il n'existera sur le canal de Bourgogne qu'une navigation imparfaite. Or, rien ne nous garantit que les travaux considérables qui restent à faire puissent être achevés, comme on le promet, dans le courant de 1837 : les difficultés qu'on a rencontrées jusqu'à présent nous autorisent à craindre et de bien plus longs retards et des dépenses supérieures à celles qui nous sont actuellement annoncées. Nous ne saurions donc admettre que le chiffre auquel s'élèveront en définitive les dépenses du canal de Bourgogne puisse être arrêté actuellement; nous nous contenterons de dire qu'il s'élevait, au 1er janvier 1837, à 52,824,560 francs 21 centimes. On nous demande, en outre, pour les travaux en cours d'exécution, une somme de 550,000 francs, et, pour indemnités de chômage et de dépréciations d'usines, pour privations d'irrigations et dommages résultant des filtrations, etc., 950,000 francs. Il est, selon nous, plus que douteux que ces sommes, surtout celles afférentes aux travaux, soient suffisantes : pour savoir la vérité à cet égard, il faut attendre au moins le résultat de la campagne prochaine.

Canal d'Ille-et-Rance.

Le canal d'Ille-et-Rance a été soumis, dès le mois de novembre 1832, à un premier essai de navigation; mais, depuis cette époque, il a subi six alternatives de clôture et de réouverture qui, ici encore, ont eu pour cause la rareté des eaux. On annonce, à la vérité, que l'introduction dans le bief de partage des eaux de plusieurs ruisseaux, l'étanchement des rigoles, l'exhaussement du plan d'eau du réservoir du Boulet, ont augmenté d'une manière notable l'approvisionnement; on ajoute que quelques moulins ont été achetés pour augmenter ces ressources. Mais l'administration avoue elle-même que tous ces moyens réunis ne pourront fournir à la navigation du canal que pendant huit à neuf mois de l'année, et encore dans les

années ordinaires, c'est-à-dire celles qui ne sont pas marquées par une grande sécheresse. Or, que faut-il penser d'un canal dont l'alimentation a été originairement aussi mal calculée? A combien se monteront les dépenses nécessaires pour la compléter et lui donner une vie continue? C'est ce qu'il nous est, pour le moment, absolument impossible de déterminer : nous nous abstiendrons donc de toute comparaison avec les prévisions de 1833. Au 1er janvier 1837, ce canal si imparfait avait déjà coûté 14,104,708 francs.

Nous sommes parvenus à la troisième série, celle des canaux qui n'ont encore été parcourus par aucun bateau dans toute leur étendue; ce sont : le canal latéral à la Loire, les canaux de Nantes à Brest, du Nivernais et du Berry.

Canal latéral à la Loire.

Le canal latéral à la Loire n'étant point, ainsi que son nom l'indique, un canal à point de partage, aura son alimentation assurée par de riches prises d'eau dans diverses rivières. La rigole de l'Allier, qui est elle-même une sorte d'embranchement du canal, ouvert dans les mêmes dimensions que celui-ci, et destiné à le mettre en communication avec l'Allier, est en cours d'exécution : on espère qu'elle sera terminée dans le courant de la présente année, ainsi que l'écluse à sas qui en forme la tête; mais, à l'heure où nous parlons, les fondations de cette écluse ne sont pas même jetées.

Les terrassements, dans toute la ligne du canal proprement dit, sur la rive gauche de la Loire, sont faits depuis assez longtemps, ainsi que tous les petits travaux d'art de cette rive. Quant aux deux ponts aqueducs de Digoin sur la Loire et du Guettin sur l'Allier, celui-ci seul est terminé; c'est le plus beau monument de ce genre qui existe. Mais il reste encore, outre la plupart des travaux de la rive droite de la Loire entre Briare et Chatillon, à résoudre le problème difficile de la traversée du fleuve dans ce dernier lieu. Après de longues délibérations, on a cru pouvoir préférer à la construction d'un troisième pont aqueduc un système de traversée dans le lit même de la Loire, au moyen d'épis submersibles rattachés à des digues insubmersibles, et combinés de manière à procurer aux bateaux un passage facile, tout en laissant aux eaux un débouché suffisant dans les crues. L'administration espère que ce système, dont l'exécution a été confiée à un homme de talent, réussira; mais le régime de la Loire est tel, que ce résultat est encore assez incertain. Quoi qu'il en soit, il paraît très-difficile que ces divers travaux puissent, ainsi que l'exposé des motifs en donne l'espérance, être terminés en 1837. Il est également fort douteux que les dépenses à faire s'arrêtent à la somme annoncée de 3,030,147 francs, d'autant que cette évaluation n'a été formulée qu'au moyen de l'ajournement d'un ouvrage capital, l'embranchement projeté aux approches de Nevers, embranchement destiné à la fois à desservir cette ville importante par son commerce et à procurer un débouché à la branche orientale du canal du Berry. Votre commission, Messieurs, insiste particulièrement pour que ce projet, qu'elle regarde comme le complément indispensable du canal latéral à la Loire, soit immédiatement repris et mis à exécution : il est déjà étudié, et la dépense en

est évaluée, dans l'exposé des motifs lui-même, à 725,000 francs. Votre commission ne pense pas qu'il doive nécessiter une proposition particulière: il en devrait être autrement, sans doute, des autres embranchements dont l'utilité pourrait être ultérieurement constatée.

Canal de Nantes à Brest.

Le canal de Nantes à Brest est rangé, par l'exposé des motifs, parmi les canaux qui sont à peu près achevés; il s'en faut cependant de beaucoup qu'il en soit ainsi. Trois divisions le composent, qui ont chacune un point de partage : la première, celle qui est comprise entre la Loire et la Vilaine, laisse encore à désirer sous le rapport de l'alimentation de son bief supérieur, quoique des travaux importants y aient été exécutés depuis 1833. Nous devons ajouter que, malgré ces imperfections, cette division offre déjà une navigation d'une assez grande importance. Quant à la seconde division, de la Vilaine au Blavet, un seul bateau a pu jusqu'à ce jour franchir cette distance; mais le bief supérieur de Hilvern est encore très-pauvre en eau : il a fallu ouvrir une rigole de plus de seize lieues de longueur, qui n'est pas terminée; beaucoup de filtrations s'y sont manifestées. Entre le Blavet et l'Aulne, un troisième bief de partage attend encore l'eau qui doit le remplir; néanmoins le réservoir est assez avancé.

Dans un pareil état de choses, est-il permis d'espérer que le canal de Nantes à Brest puisse être terminé en 1837? Nous ne saurions le croire. Il pèche évidemment sous le rapport le plus essentiel; et, comme la principale utilité de ce canal doit se faire sentir en temps de guerre (alors que la navigation maritime entre les deux points extrêmes peut éprouver des obstacles), il est de la plus haute importance que son alimentation soit perfectionnée de manière à ne plus donner lieu à la moindre inquiétude sur la continuité du parcours.

Canal du Nivernais.

Le canal du Nivernais est celui de tous qui a révélé les plus grands mécomptes : commencé en 1784, il y avait déjà été dépensé 5,500,000 francs lorsque est intervenue la loi de 1822. A cette époque, l'achèvement fut estimé devoir s'élever seulement à 8 millions: or, il avait déjà absorbé, au 31 décembre 1836, plus de 13,300,000 francs au delà de cette dernière somme, ce qui porte à près de 27 millions la dépense totale. Il est juste de remarquer ici que c'est dans la dernière période que les excédants sur les évaluations ont été le moins considérables. On annonce aujourd'hui que 3,775,678 francs suffiront pour tout terminer : nous avons de la peine à le croire.

Votre commission n'entrera point ici dans le détail, ni des fautes qui, dès l'origine, ont été commises, ni des causes qui, dans ces derniers temps, ont trompé l'administration et mis en défaut l'expérience des ingénieurs. Nous retrouverions ici les mêmes plaintes qu'ailleurs sur les difficultés du sol dans les parties supérieures du canal et sur l'exagération des indemnités. A ces causes générales s'en joint une toute particulière à la province traversée, nous voulons parler des travaux qu'on a été successivement entraîné à faire pour concilier la navigation

par bateaux avec les besoins et l'usage particulier du flottage, l'une des principales ressources du pays. Toute la sollicitude de l'administration n'a pas empêché que le commerce du flottage ne continuât à regarder d'un œil inquiet les travaux du canal. Une enquête sur les dernières dispositions à prendre dans l'intérêt du flottage a été ouverte à Clamecy, au mois de septembre de l'année dernière ; il en est résulté des demandes dont il serait assez difficile, quant à présent, de mesurer exactement la portée financière.

Dès 1786, trois commissaires de l'Académie des sciences déclaraient, dans un rapport, que la quantité d'eau renfermée dans l'étang de Baye, et destinée à remplir le bief de partage, était insuffisante pour servir à une navigation florissante : ils conseillaient de conserver avec soin les eaux des étangs supérieurs, et d'augmenter par la suite la capacité de ces réservoirs. Cette nécessité ne paraît avoir été avouée par l'administration que dans ces derniers temps : ce n'a été, pour ainsi dire, que lorsque le canal a été fait aux trois quarts que l'on s'est occupé d'assurer l'alimentation du bief de partage, et qu'une rigole, dérivée à cet effet de la rivière d'Yonne, a été décidée. Cette rigole, qui aura plus de six lieues de développement, n'est pas même commencée : elle est estimée un million, à quoi il faut ajouter 300,000 francs, par suite du vœu exprimé par la commission d'enquête de Clamecy, pour compenser par des retenues aux sources de l'Yonne, indépendamment de celles déjà pratiquées aux frais du commerce, l'appauvrissement que les prises d'eau du canal pourront occasionner à la rivière : il est à craindre que cette estimation ne soit encore dépassée. Nous ajouterons que le souterrain du point de partage n'est point achevé, que des travaux d'art assez nombreux sur l'un et l'autre versant, et même des terrassements, restent encore à faire. Il est permis de douter que le canal du Nivernais puisse être terminé en 1838.

Canal du Berry.

Par une fatalité bien grande, celui de tous les canaux qui était destiné à vivifier l'une des provinces les plus arriérées de toute la France, le canal du Berry, est aussi le plus retardé. A la faute de l'avoir ouvert en petites sections, par suite d'une fausse analogie avec les canaux anglais, on a ajouté le tort d'apporter une excessive lenteur dans l'exécution : quelque mesquines que soient les proportions suivant lesquelles il a été conçu, il aurait pu déjà rendre d'immenses services. La Chambre jugera de la lenteur dont nous nous plaignons par ce seul fait, que la somme qu'on annonce comme restant à dépenser au 1er janvier 1837 est encore de 3,600,000 francs, tandis que les fonds employés depuis l'épuisement des fonds d'emprunt jusqu'au 31 décembre 1836, tant sur le trésor que sur le crédit ouvert par la loi de 1833, n'atteignent ensemble que la somme de 3,400,012 francs. Sur tous les autres canaux, au contraire, la somme restant à dépenser est de beaucoup inférieure à celle prélevée sur les deux fonds que nous venons d'indiquer. Au canal latéral à la Loire, la proportion n'est que d'un quart, et ces deux canaux voisins sont d'autant plus comparables sous ce rapport, que leurs fonds d'emprunt étaient égaux. Or, la somme annoncée, pour l'un comme pour l'autre, comme restant à dépenser au 1er janvier 1837, étant à peu près la même, il en résulte nécessairement la preuve

que les travaux du canal du Berry ont été conduits avec infiniment moins d'activité que ceux du canal latéral à la Loire.

Quelques parties du canal du Berry, dans la deuxième et la troisième branche, sont livrées au commerce local ; mais cette navigation même est encore incertaine, interrompue par de fréquentes avaries. De plus, les travaux d'amélioration de la navigation du Cher entre Saint-Aignan et Tours, prolongement et débouché de la deuxième branche, sont encore à l'état d'essai; l'administration n'est pas encore fixée sur le système qu'elle doit adopter. La première branche, la plus importante des trois, puisqu'elle comprend le grand bief de partage de 16,000 mètres qui en sera le lien commun, est loin encore de pouvoir servir, soit à l'alimentation continue des parties supérieures des deux autres branches, soit même à une navigation soutenue dans sa propre étendue.

Tout tient donc à l'achèvement du bief de partage, et pourtant l'art n'a rencontré dans cette localité aucun obstacle vraiment sérieux et comparable à ceux qu'il a vaincus au canal de Bourgogne: il ne s'agit que d'une simple tranchée à ciel ouvert dans une partie de son étendue, assez profonde à la vérité, mais dont il est facile de soutenir les talus avec des perrés. Commencé il y a environ quinze ans au moyen d'un atelier de condamnés, ce travail a été ensuite abandonné et repris à diverses époques; il a donné lieu à trois adjudications, dont deux ont été résiliées par divers motifs. L'augmentation des prix dans la dernière adjudication n'a pas eu d'autre effet que de réaliser, au profit d'entrepreneurs qui sont restés étrangers aux travaux, un bénéfice sans bourse délier; les travaux, confiés à des sous-traitants, n'en ont pas mieux marché. En vain l'administration avait-elle promis une prime dans le cas d'achèvement des travaux au mois de septembre prochain; en vain, sur la demande instante des trois conseils généraux du Cher, de la Nièvre et de l'Allier, le ministre s'est-il décidé à accorder, l'année dernière, une nouvelle prime de 40,000 francs. Cet encouragement a imprimé, il est vrai, aux ateliers une certaine activité, mais elle ne se soutient pas : le vice originaire de l'entreprise subsiste, et l'on ne sait plus aujourd'hui quel sera le terme des travaux. Il est vraiment déplorable qu'un travail aussi simple ait arrêté aussi longtemps la jouissance d'un canal de cette importance. Au 31 décembre dernier, le canal du Berry avait déjà coûté plus de 18 millions : cet énorme capital restera-t-il encore longtemps improductif? L'administration ne saurait trop se hâter d'employer, parmi les moyens que notre législation des travaux publics met à sa disposition, les plus étendus, les plus efficaces : l'intérêt de plusieurs départements, l'intérêt de l'État l'exigent impérieusement.

Si encore, en attendant que le bief de partage fût terminé, on avait accordé à l'impatience du pays, fût-ce même pendant quelques mois seulement de chaque année, la jouissance de toute la partie inférieure de la première branche, entre Sancoins et le canal latéral à la Loire, c'eût été déjà un bienfait pour deux des cantons les plus industrieux du département du Cher; mais cette partie, où les travaux d'art et les terrassements sont terminés depuis plus de deux ans, est encore paralysée, faute, par les ingénieurs des deux canaux, de s'être entendus sur le point de jonction : il n'y avait pourtant là que quelques centaines de mètres de terrassements à achever.

Mais ce qu'il y a de plus triste pour l'avenir, c'est qu'en supposant le bief de partage creusé, il reste encore de grandes incertitudes sur le point de savoir si ce bief, qui est destiné à jouer le rôle de réservoir, pourra suffire à une navigation aussi active que doivent le faire supposer les besoins de cette région de la France : il est actuellement réduit au produit de la partie supérieure du cours de l'Auron, qui est presque à sec pendant les deux tiers de l'année. On ne doute pas, dans le pays, qu'il ne faille recourir bientôt à la création d'autres réservoirs étendus, à l'effet de recueillir les eaux pluviales et le produit des ruisseaux voisins. Ce moyen sera assez dispendieux, mais il paraît indispensable, et il a, sur les projets des puits artésiens, dont il a été question dans ces derniers temps, le mérite d'être d'un succès certain.

Telle est, au vrai, Messieurs, la situation des canaux entrepris en vertu des lois de 1821 et 1822. N'est-il pas évident que, dans un pareil état de choses, le chiffre de 7,600,000 fr., qu'on vous annonce comme définitif, est une pure illusion ? Il faut bien que la Chambre le sache, et votre commission manquerait à tous ses devoirs si elle ne le lui déclarait pas formellement, cette somme n'est encore qu'un à-compte.

Quelque étendus que soient les documents qui nous ont été fournis, ils ne le sont point assez pour mettre la Chambre à portée de bien juger des sacrifices qu'elle aura encore à faire. Elle doit, ce nous semble, engager M. le Ministre des travaux publics à faire procéder, d'ici à la session prochaine, à une dernière évaluation, qui comprenne surtout les travaux accessoires d'alimentation que nous vous avons signalés.

Quant aux demandes actuelles de crédit, votre commission pense que la Chambre doit se borner à accorder au Gouvernement la restitution des trois natures de fonds que nous avons énumérées en commençant, savoir :

1° Le crédit annulé faute d'emploi sur l'exercice 1833	1,622,223f
2° Les fonds de retour relatifs aux exercices 1833, 1834, 1835, et aux trois premiers trimestres de 1836	371,461
3° Les dépenses d'entretien des parties achevées, pour 1836 et 1837, ensemble	4,600,000
TOTAL	6,593,684

En nombres ronds 6,600,000 francs, qui, réunis aux 7,300,000 francs qui restaient encore disponibles au 1er janvier dernier sur le fonds créé par la loi du 27 juin 1833, suffiront largement, d'une part, à solder les derniers travaux sur les deux navigations fluviales et les canaux de notre dernière série, c'est-à-dire ceux qui sont véritablement achevés; d'autre part, à pousser avec activité les travaux sur les deux autres séries, pendant la campagne actuelle. Le vote que nous proposons aujourd'hui à la Chambre n'est en quelque sorte qu'une mesure d'ordre, une simple régularisation de crédit; c'est à la session prochaine que devra enfin se liquider cette grande entreprise des canaux de 1821 et 1822, c'est alors aussi que pourront se traiter utile-

ment les grandes questions d'économie politique de finances et d'administration générale qui s'y rattachent. La plus importante sans contredit est celle des tarifs, source de tant de plaintes, et qu'il faudra bien pourtant aborder un jour franchement, si on veut que ces canaux ouverts à si grands frais ne repoussent pas, par la cherté de leur parcours, le commerce qu'ils sont au contraire destinés à attirer. Nous joignons à cet égard nos vœux à ceux qui vous ont été exprimés récemment par votre commission des rivières.

Études de navigation intérieure.

L'ajournement même que nous proposons nous semble un motif de plus pour engager l'administration à jeter avec nous, dès à présent, un regard d'ensemble sur la navigation intérieure de la France. Quoique le moment où le pays sera en pleine possession des 600 lieues de canaux entrepris en 1821 et 1822 ne soit pas, vous l'avez vu, aussi rapproché qu'on se plaît à le dire, nous l'apercevons assez distinctement. D'un autre côté, la loi du 30 juin 1835, sur l'amélioration des rivières, a été le signal d'un grand développement pour ce dernier service, trop négligé jusqu'alors, et pourtant essentiellement lié à celui des canaux, puisque les canaux et les rivières sont en quelque sorte le complément les uns des autres. Le Gouvernement ne pouvait pas s'arrêter dans une aussi belle carrière; aussi êtes-vous appelés à voter dans ce moment même, et à valoir sur le fonds extraordinaire créé pour les travaux publics, une nouvelle loi en faveur des rivières, qui fera jouir des mêmes avantages presque toutes les parties de la France qui n'avaient pu être dotées dans la première loi, faute de projets assez élaborés. Ainsi s'étend successivement le réseau de notre navigation; mais, en supposant tous ces projets exécutés, il nous reste encore beaucoup à faire, nous ne dirons pas pour égaler l'Angleterre sous ce rapport (la configuration de notre territoire ne nous le permettra jamais), mais du moins pour compléter les lignes primordiales de ce réseau.

Votre commission a cherché à s'en rendre compte, et c'est dans les exposés mêmes de motifs du Gouvernement et dans les rapports de vos commissions qu'elle a puisé les renseignements à l'aide desquels elle est arrivée à dresser la liste suivante, qui est en quelque sorte le résumé des vœux émis par la Chambre elle-même.

1° *Première ligne :* De Paris à la Meuse. Cette communication existe, à la vérité, déjà par l'intermédiaire du canal des Ardennes et les rivières de l'Aisne et de l'Oise, dont l'une est améliorée et l'autre va l'être prochainement; mais il importe au plus haut degré d'en généraliser les bienfaits en ouvrant, d'une part le canal de Soissons à l'Ourcq, projeté dès l'époque de l'empire; d'autre part, un canal de l'Aisne à la Marne. Par le premier de ces canaux, une heureuse concurrence aux charbons de terre du bassin de l'Escaut s'établirait sur le marché de Paris, par un arrivage plus direct des charbons de Charleroi; l'autre fournirait ces mêmes charbons aux manufactures et surtout aux ateliers métallurgiques de la Champagne. On peut prédire à coup sûr qu'ils produiraient une véritable révolution industrielle dans cette province, et contribueraient puissamment à cette baisse du prix des fers que nous n'atteindrons jamais

plus sûrement que par la concurrence intérieure. Ainsi se trouverait plus également réparti, dans toute la région du nord, le mouvement commercial concentré aujourd'hui, non sans beaucoup d'inconvénients, sur la rivière d'Oise.

2° *Deuxième ligne :* De Paris à Strasbourg. La loi des rivières, sur laquelle vous êtes appelés à voter, propose de consacrer des sommes considérables à l'amélioration de la Marne. Il resterait à réunir cette rivière au Rhin par un canal qui établirait au profit de la France en général le transit de l'Allemagne au Havre, et offrirait au bassin de la Moselle un débouché navigable vers Paris, dont il manque encore.

3° *Troisième ligne :* De Paris à Marseille. Aujourd'hui que le canal d'Arles à Bouc est terminé, il ne manque à cette ligne, pour que la navigation soit dispensée d'emprunter la voie de mer, qu'à ouvrir un canal de Bouc à Marseille.

4° *Quatrième ligne :* De Bayonne à Bordeaux et à Caen. Lorsqu'en 1835 vous avez accordé les fonds nécessaires à l'achèvement de la navigation de la Bayse, vous n'avez pas seulement considéré un intérêt local, vous avez eu en vue la réunion, au moyen du canal, depuis longtemps projeté, dit des Petites-Landes, de cet affluent de la Garonne avec le bassin de l'Adour. La ligne dont nous nous occupons suivrait la Garonne, remonterait la Dordogne, l'Isle, la Dronne, la Nizonne ou la Tude, franchirait ensuite le faîte qui sépare ces dernières vallées de la Charente, puis se dirigerait par la vallée du Clain dans la Vienne, et de là dans la Loire; enfin, empruntant la Sarthe, elle réunirait cette rivière à l'Orne. Il suffit de cette simple énonciation pour faire sentir les immenses avantages, pour tout l'ouest de la France, de la grande communication que nous indiquons.

5° *Cinquième ligne :* De Strasbourg à Bordeaux. Elle existera bientôt, par les canaux de 1821 à 1822, jusqu'au fond du Bourbonnais, c'est-à-dire à Montluçon, lieu où la troisième branche du canal du Berry se termine par une impasse. Un seul canal qui réunirait la vallée du Cher à celle de la Dordogne, et l'achèvement des travaux déjà entrepris sur cette dernière rivière, compléteraient la ligne. Au dire d'habiles ingénieurs, les difficultés que présenterait le canal dont nous venons de parler, ne sont pas à beaucoup près aussi grandes que votre commission des rivières a paru le croire : au pis aller, ainsi que l'indiquait M. Brisson dans son *Essai sur le système général de la navigation intérieure de la France,* un chemin de fer pourrait compléter cette communication dans les parties où la configuration du sol présenterait trop d'obstacles pour l'établissement d'un canal. En tout cas, cette ligne, qui prendrait en quelque sorte la France en écharpe, est l'une des plus belles qui nous restent à ouvrir, car elle relierait deux parties de notre territoire qui sont, pour ainsi dire, étrangères l'une à l'autre pour le commerce. Si ce projet se réalise un jour, comme nous ne saurions en douter, il y aura lieu de regretter de plus en plus que le canal du Berry ait été ouvert en petites sections.

6° *Sixième ligne :* Navigation de l'Allier. Cette rivière est à peu près le seul de nos grands cours d'eau auquel on n'ait pas songé à accorder jusqu'à ce jour une dotation particulière, et pourtant elle est le débouché de plusieurs provinces riches et intéressantes. Son régime est si inconstant, que l'établissement d'un canal latéral est probablement le seul moyen d'établir dans cette grande vallée une navigation parfaitement régulière : sous ce rapport, elle rentre parfaitement dans le sujet que nous traitons.

Nous ne parlons ici ni du canal latéral à la Garonne, ni du canal des Pyrénées : non pas que nous méconnaissions leur importance, tant s'en faut : c'est la réalisation de la grande pensée de Louis XIV, la véritable jonction des deux mers; mais ces deux projets sont depuis longtemps étudiés, et la Chambre a été appelée à plusieurs reprises à s'en occuper : dans ce moment même elle est saisie d'un projet de loi relatif au canal latéral à la Garonne.

La liste que nous venons de formuler ne comprend, nous le répétons, que les canaux qui nous ont paru manquer encore à nos grandes lignes de navigation, et qui ont déjà fixé l'attention de la Chambre. Il en est sans doute plusieurs autres qui appellent aussi la sollicitude du Gouvernement : nous n'avons, en aucune façon, entendu limiter son action et ses recherches.

Votre commission, Messieurs, ne se bornera point à de simples recommandations : à ses yeux, l'importance de ces lignes est telle, que le Gouvernement ne saurait trop tôt se rendre compte de la possibilité de leur exécution et des dépenses qu'elle entraînerait. Elle vous propose, en conséquence, à l'exemple de ce qui s'est pratiqué d'un accord unanime, en 1833, pour les chemins de fer, d'ouvrir, par un amendement au projet de loi, un crédit spécial applicable à l'étude de nos lignes de navigation. On ne saurait s'y prendre trop tôt pour se livrer à ces études, si l'on veut éviter, au moment de l'exécution, les graves mécomptes auxquels ont été soumis les canaux de 1821 et 1822. Profitons de l'expérience que nous avons si chèrement acquise, approfondissons, mûrissons les projets avant de les proposer à la sanction de la Chambre.

Or, Messieurs, le budget du personnel des ponts et chaussées, surchargé qu'il est déjà de tant de dépenses, ne pourrait évidemment subvenir à celle-ci sans compromettre les autres services. Nous nous sommes donc entendus avec M. le Ministre des travaux publics, et nous avons porté à 400,000 francs le fonds dont il s'agit. Nous osons espérer que notre proposition ne rencontrera aucune contradiction : en effet, il n'est aucune partie du territoire qui n'y soit intéressée. Ce fonds de 400,000 francs pourra être facilement employé dans les deux exercices 1837 et 1838; nous ne doutons pas qu'il en soit fait un bon usage.

En résumé, Messieurs, la commission a l'honneur de vous proposer : 1° de réduire à 6,600,000 francs le crédit demandé pour les anciens canaux; 2° d'allouer un crédit de 400,000 francs qui seraient consacrés aux études ayant pour objet de compléter le système de navigation intérieure de la France. Ainsi se trouverait réduit de 10 millions à 7 le crédit demandé par le Gouvernement.

(*Moniteur* du 22 mars 1838.)

Extrait du Rapport fait au nom de la commission chargée de l'examen du projet de loi sur la navigation intérieure.

M. le marquis de Dalmatie, rapporteur. Messieurs, la navigation intérieure de la France est, depuis quelques années, l'objet de la sollicitude constante du Gouvernement et des pouvoirs législatifs. La nécessité de créer de ces voies de transport faciles qui mettent en contact les diverses parties d'un vaste territoire où les besoins sont si multipliés et si variés, et de rapprocher des intérêts dont la réunion et l'ensemble composent la force nationale, a été peut-être plus sentie en France qu'ailleurs, depuis que, sortie des orages politiques, elle a pu appliquer son activité au soin de ses intérêts positifs et permanents. La première et la plus grande impulsion devait venir de l'État. L'achèvement des routes et des canaux entrepris, l'amélioration de nos rivières et de nos ports, ont successivement reçu de larges dotations sur le fonds du trésor. De son côté, l'industrie particulière a redoublé d'efforts; mais on devait s'attendre à ce que, pour l'ouverture des voies de communication les plus importantes, elle serait bientôt arrêtée par la grandeur des entreprises. D'abord il faut reconnaître que les ressources de l'industrie particulière, et surtout la disposition des capitaux particuliers à se confier aux chances des entreprises, ne sont point encore parmi nous ce qu'elles sont chez nos voisins; puis il y a en France des difficultés spéciales aux nouvelles lignes de communication que le commerce et l'industrie réclament. Les côtes ne sont pas resserrées, les ports ne sont pas rapprochés en France comme en Angleterre : les distances à parcourir pour mettre en communication des centres de production et de consommation, pour faciliter les échanges entre les diverses parties du territoire, sont beaucoup plus grandes; les pays à traverser sont plus difficiles. En même temps, pour que la voie de communication ainsi ouverte atteigne le but que l'on s'est proposé en l'établissant, il faut, comme elle est très-longue, que les frais de transport sur cette voie soient le moins élevés possible. Cela explique, pour le dire en passant, pourquoi la question des tarifs est tout autre en France qu'en Angleterre, et c'est en même temps une réponse à ceux qui défendent les tarifs élevés de nos canaux en s'appuyant sur l'exemple de l'Angleterre et sur la comparaison des frais de transport par les canaux et par le roulage. Qu'importe, en effet, que les transports sur un canal ne coûtent que la moitié de ce qu'ils coûteraient par la voie de terre, si cet abaissement de prix n'est pas suffisant pour y déterminer le mouvement des marchandises, les échanges, la consommation et la production que l'on veut créer? On aura pu favoriser quelques intérêts restreints de localités, mais on n'aura encore rien fait pour les intérêts généraux. Nous reviendrons plus loin sur cette grave question des tarifs.....

Notre éducation industrielle est aujourd'hui en grande voie de progrès; mais elle n'est pas faite, et elle a besoin d'une bonne direction, sagement soutenue, pour se compléter. Rien ne la retarderait autant que des illusions qu'on laisserait subsister, et une illusion de ce genre serait

de croire que l'intérêt particulier est aussi puissant et aussi clairvoyant que ses partisans exclusifs veulent lui en faire honneur. L'intérêt particulier est habile sans doute, mais il est loin de pouvoir suffire à tout; et nous commettrions une grande faute, si, par une croyance trop aveugle en lui, nous repoussions ou négligions, dans tous les cas, les puissants moyens d'action que l'État possède. Placé au centre de la société et dans la position la plus favorable pour comparer, pour coordonner, pour réunir les indications et les lumières, et pour profiter de tous les progrès qui se font autour de lui, le Gouvernement ne saurait être frappé d'impuissance et d'inhabileté, et, des erreurs qu'on lui reproche dans quelques circonstances, on ne saurait conclure avec justice, contre lui seul, qu'il ne sait commettre que des fautes. Ajoutons qu'il peut avoir une double prévoyance qui n'appartient pas à l'intérêt particulier, celle des intérêts généraux et celle des avantages indirects, mais qui n'en sont pas moins positifs, qui résultent d'un grand travail public. Qu'il s'agisse, par exemple, d'ouvrir un canal. L'intérêt particulier ne peut établir ses calculs que sur le produit direct et immédiat de ce canal, sur le péage qu'il percevra; et encore son avenir est-il borné à un petit nombre d'années. Pour peu qu'il doive attendre pour réaliser ses bénéfices, ceux-ci sont absorbés par la perte de temps, et on ne peut pas s'attendre à ce que l'intérêt particulier fasse de tels sacrifices en vue de chances à courir pour le seul avantage des générations à venir. Notre histoire en offre plusieurs exemples. On peut se rappeler celui du canal du Midi. Construit sous Louis XIV, aux frais de l'État et de la province de Languedoc, ce canal a été acquis par Riquet, à la suite de deux adjudications publiques, en 1661 et 1669, et à des conditions qui ont lieu de nous surprendre aujourd'hui; car, érigé en fief, avec tous les priviléges qui tenaient à ces sortes d'institutions, et avec un droit de péage élevé, sous la seule condition de l'entretien, il a été acquis pour 400,000 livres.

Ainsi, en 1669, le canal du Midi était regardé comme une entreprise si peu profitable, on s'attendait si peu à en retirer des bénéfices, que, pour toute valeur, il a été estimé à la modique somme de 400,000 livres.

Peu d'années après, le commerce qu'il avait attiré, la prospérité qu'il avait développée dans les riches contrées qu'il traverse, avaient déjà bien changé ces prévisions : on connait sa situation actuelle.

L'État, qui n'a pas de successeurs et dont la vie traverse les générations, a un autre avenir que l'intérêt particulier; et d'ailleurs il retire, de l'exécution d'un grand travail public, des avantages de plus d'une nature, auxquels la spéculation particulière ne peut pas atteindre. Si une contrée est assainie, fertilisée, si des débouchés sont ouverts à ses produits, si les échanges entre les diverses parties du territoire ou avec les pays voisins sont facilités, il en résultera pour le pays, avec plus ou moins de généralité, un surcroit de richesses, un surcroît d'activité qui tourne immédiatement au profit de l'État. Les propriétés augmentant de valeur, l'impôt sera plus productif, et l'on sait que, par l'impôt annuel ou par les droits de mutation, la valeur d'une propriété rentre tous les dix-neuf ans environ dans les coffres du trésor. Les consommations augmentant, les droits que l'impôt perçoit sur ces consommations s'en ressentiront néces-

sairement; et, ce qui est plus important encore, des relations nouvelles s'établiront et s'étendront bientôt dans une foule de directions.....

Les canaux sont un moyen de transport plus lent, il est vrai, mais incontestablement plus économique. Pour lever tous les doutes, nous rappellerons que le coût des transports sur un chemin de fer ou un canal se compose de deux parties : du fret, qui représente la dépense faite pour le transport proprement dit en matériel et en personnel, et du péage, qui représente les intérêts des capitaux employés à la construction du chemin de fer ou du canal, et leur entretien. Le fret et le péage sont ordinairement réunis sur les chemins de fer et séparés sur les canaux. Or, en Angleterre où cette sorte de dépense doit être moins élevée qu'en France, à cause du meilleur marché des machines et du combustible, le fret sur les chemins de fer était, d'après un relevé fait dernièrement, compris entre 4 et 9 centimes par tonne et par kilomètre (le chiffre le plus bas appartient au chemin de fer de Stockton à Darlington, et le plus élevé au chemin de Liverpool à Manchester). Sur les canaux de France, le fret est au plus de 10 centimes par tonne et par distance de 5 kilomètres, ou de 2 centimes par tonne et par kilomètre; et, pour des voyages de quelque longueur, tels que le parcours du canal du Midi, il n'est que de 8 centimes par tonne et par distance, ou de 1 centime 3/5 par tonne et par kilomètre.

Quant au péage, nous savons que les canaux de France coûtent, en moyenne, de 6 à 700,000 francs de dépense de construction par lieue, et que les chemins de fer coûtent beaucoup plus; il en est de même de l'entretien. L'économie est donc, sous tous les rapports, et dans une très-grande proportion, en faveur des canaux. Enfin, la rapidité des transports sur les chemins de fer, quoique très-utile et très-avantageuse sans contredit, ne compense pas cette économie dans la plupart des cas. En effet, il est très-rare que le commerce ait besoin d'une rapidité aussi grande que celle que donnent les chemins de fer, et qu'il achète cette rapidité par des frais considérables. Il y a peu de marchandises, surtout de celles auxquelles il est le plus important que des débouchés soient ouverts, dont la valeur soit assez considérable pour que la perte d'intérêts résultant d'une moins grande célérité dans le transport puisse équivaloir à ce surcroît de frais. Ce dont le commerce a besoin avant tout est, en même temps que l'économie, la fixité et la régularité des transports, car elles lui suffisent pour établir ses calculs et pour régler ses opérations. D'ailleurs, nous devons observer que si, aux yeux de quelques personnes, les chemins de fer l'emportent sur les canaux, la cause en est que, jusqu'à présent, on a organisé les transports sur les chemins de fer avec beaucoup plus de régularité que sur les canaux. Les compagnies de chemins de fer exécutent la voie de communication, mais elles sont aussi tenues d'y organiser des transports réguliers, tandis que cette obligation n'a pas été imposée, jusqu'ici, aux compagnies de canaux, et qu'elles n'ont généralement pas encore senti l'intérêt qu'elles avaient à cette organisation. Les canaux étant abandonnés à des patrons de barques qui naviguent avec la plus grande irrégularité, qui font souvent des avaries, et qui inspirent peu de confiance, le commerce a été, de la sorte, souvent détourné de se servir d'une voie économique, il est vrai, mais trop irrégulière. Rien n'est plus

facile cependant que de remédier à cet inconvénient. Nous citerons, comme exemple, la compagnie du canal du Midi, qui a monté, sur son canal et sur les canaux attenants, un service régulier dont l'administration est responsable. Ce service parcourt, en cinq jours, les 80 lieues qui séparent le Rhône de la Garonne. Si, au lieu d'un canal, un chemin de fer était établi sur cette ligne, et que les marchandises le parcourussent en un seul jour, les quatre jours qu'elles gagneraient ainsi n'équivaudraient certainement pas au surcroît de dépenses qui résulterait de ce nouveau moyen de transport.

Les considérations que nous venons de présenter nous ont fait penser que les canaux étaient encore la voie de communication la plus convenable pour le commerce, et que les chemins de fer (en en exceptant, toutefois, ceux qui sont construits dans une localité où il serait trop difficile d'ouvrir un canal, et qui, remplaçant dès lors le canal, doivent lui être assimilés) étaient plutôt destinés au transport des personnes. Ils sont fort précieux, sans doute, puisqu'ils économisent le temps qui, pour les hommes, est d'une si grande valeur; et, sans leur reconnaître toute l'importance politique, et particulièrement l'importance militaire, que quelques personnes leur ont attribuées, nous proclamerons leur immense utilité, si fertile en conséquences de l'ordre le plus élevé. Cependant, comparés aux canaux, nous devons dire qu'ils nous ont paru avoir, moins qu'eux, le caractère de la nécessité, et avoir plutôt le cachet du luxe. Aussi, en classant entre elles les diverses espèces de voies de communication par ordre d'importance, avons-nous rangé les chemins de fer après les canaux, de même que nous avons rangé les canaux après les routes.....

Nous terminerons les considérations générales que nous avions à présenter par quelques observations sur les tarifs de droits à appliquer aux voies de communication. Nous n'avons pas besoin de dire combien il est important que ces tarifs soient fort modérés. Ils ne peuvent pas être annulés, parce qu'il est juste d'abord que les frais d'entretien soient au moins couverts par les produits, et qu'il est également juste qu'après avoir, aux frais de la communauté, doté une partie du territoire d'un avantage aussi considérable que celui de l'ouverture d'une voie de communication, on n'exagère pas, outre mesure, cet avantage : on aurait droit, en effet, de demander ailleurs que le bienfait fût plus également réparti. Mais, cette considération réservée, il faut se donner garde qu'en établissant des tarifs trop élevés, on ne manque le but qu'on voulait atteindre, celui d'encourager les rapports commerciaux. Il serait difficile de poser en général des chiffres pour les tarifs à adopter, car ils dépendent essentiellement des circonstances, et, comme nous l'avons dit plus haut, on ne peut pas, par exemple, raisonner de la même manière pour les grandes lignes et pour les petites; toutes les classes de marchandises ne peuvent pas non plus être traitées de la même manière. La seule règle qui puisse guider pour la fixation à faire est le mouvement commercial qu'il s'agit de déterminer; et plusieurs données variables dans chaque lieu différent, telles que la situation et les besoins de la production et de la consommation, la comparaison des marchés, les distances à franchir, sont autant d'éléments à faire entrer dans les calculs. Nous avons commis, en France, la grande faute de laisser établir sur nos canaux des tarifs trop élevés; nous les avons condamnés ainsi à ne pas rendre, à beau-

coup près, les services qu'on était en droit d'en attendre. C'est surtout en 1821 et 1822 que cette faute a étécommise, et a été aggravée encore par des combinaisons vicieuses qui rendent toute amélioration, sinon impossible, du moins très-difficile. Aussi, plusieurs de ces canaux, construits à si grands frais, sont-ils restés à peu près improductifs pour le commerce, qui s'en promettait tant d'utilité; des plaintes de plus en plus graves et répétées se sont fait entendre, et nombre de réclamations se sont élevées, dont la justice a été reconnue.

Nous n'avons point à entrer ici dans l'examen détaillé de cette importante question. Nous devons cependant saisir cette occasion pour exprimer notre adhésion complète à ce qui en a été dit dans plusieurs discussions des Chambres, et pour demander que, lorsqu'il s'agit d'intérêt public, une classe de propriétés ne continue pas à former plus longtemps exception au principe reconnu par la Charte, mais préexistant à elle, au principe sans lequel aucune société ne pourrait subsister, au principe enfin qui veut que l'intérêt particulier cède à l'intérêt général. La loi de 1833, développant l'article 9 de la Charte, a déterminé des formes à l'expropriation pour cause d'utilité publique des immeubles. Cette loi, qui n'est qu'une loi de procédure, car le principe qu'elle développe est posé ailleurs et plus haut, n'est appliquée qu'à une certaine nature de propriétés. Cette législation a un urgent besoin d'être complétée, et nous demandons instamment qu'une seconde loi vienne lui donner le complément qui lui est nécessaire, en appliquant aux concessions le principe général d'expropriation pour cause d'utilité publique.

(*Moniteur* du dimanche 8 avril 1838.)

M. Caumartin. —Messieurs, si je croyais possible qu'on en vînt prochainement à l'expropriation des canaux dans le cas où les compagnies concessionnaires persévéreraient dans le refus qu'elles ont fait jusqu'à présent de consentir la modification des tarifs, assurément j'abonderais dans l'opinion de ceux qui pensent que ce parti est le meilleur; mais les moyens d'arriver à ce but par cette voie ne sont pas faciles.

Dans l'état où sont nos finances, il me semble que longtemps encore, si on n'avait pas d'autres ressources, il faudrait subir la condition si onéreuse de l'état actuel des choses.

Pour ce qui concerne ma localité, n'en déplaise à M. Jaubert, je crois que nous sommes dans une situation telle qu'il est possible d'espérer une amélioration sans recourir à ce moyen extrême, que je regarde comme presque impossible, non pas en droit, non pas en fait, mais seulement sous le rapport financier.

C'est en 1827 qu'a été terminé le canal de la Somme; il avait été commencé bien antérieurement par le Gouvernement, mais plusieurs fois abandonné et repris. La compagnie Sartoris se présenta en 1821, et offrit les fonds nécessaires pour l'achèvement des travaux. Il fallait pour cela, d'après les évaluations, un capital de 6,500,000 francs. Les conditions étaient de payer à la compagnie Sartoris 6 pour cent d'intérêt sur les capitaux, plus 1/2 pour

cent de prime et 1 pour cent pour l'amortissement, ce qui mettait à la charge du trésor un total d'intérêt pour le canal de la Somme de 7 1/2 pour cent annuellement. Dans le cas où, après la mise en activité du canal, il y aurait insuffisance dans les produits, le Gouvernement s'engageait à solder le déficit.

La navigation fut ouverte en 1827, mais avec un tarif tellement excessif, qu'il était impossible à ceux auxquels le canal était destiné d'en faire usage. Le canal est devenu ainsi presque inutile au pays, non pas seulement au département de la Somme, mais aussi à Paris même. Paris était, en effet, destiné à se mettre en communication avec la mer du Nord par l'Oise et le canal de la Somme. Paris, par le port de Saint-Valéry, obtenait ainsi, par une voie de communication facile et peu dispendieuse, toutes les provenances du Nord.

On a privé, de même, des avantages de la communication avec la mer par Saint-Valéry, le département des Ardennes et tout le nord-est de la France, et notamment la Champagne. Le canal, loin d'être un moyen de prospérité, est devenu funeste aux habitants de la Somme, en ce sens qu'avant la canalisation ils usaient gratuitement de la rivière naturellement navigable dans presque tout son cours, et que, depuis la canalisation, ils ne peuvent plus s'en servir. Avant, nous avions une voie de communication par eau ; aujourd'hui l'élévation du tarif nous l'interdit. Voilà les avantages que le département de la Somme a retirés de la canalisation si dispendieuse de la Somme.

Quant à la compagnie Sartoris, elle perçoit annuellement ses 6 1/2 pour cent et s'embarrasse fort peu du reste.

Mais le trésor souffre aussi d'une manière cruelle, obligé qu'il est de payer, tant pour l'entretien, l'administration et la réparation du canal, que pour l'intérêt à payer à la compagnie, une somme de 650,000 francs.

Eh bien ! savez-vous combien produit ce canal, terme moyen, depuis qu'il est en activité? une somme annuelle de 220 ou 230,000 francs. Le résultat est qu'annuellement, dans l'état actuel des choses, et à cause des tarifs existants, le Gouvernement est obligé de payer une subvention de 400,000 francs.

Voilà ce qu'a réalisé le Gouvernement en se livrant à une compagnie.

Modifier les tarifs est une chose d'une nécessité évidente ; mais comment y parvenir?

L'article 11 du traité avec la compagnie Sartoris porte qu'aucun changement, aucune modification, ne pourra être faite au tarif que du consentement de la compagnie. La compagnie s'est, jusqu'à présent, refusée à toute modification, ou à peu près, de sorte que la subvention annuelle de 400,000 francs, ou moins, est avancée chaque année par le trésor pour satisfaire aux exigences du tarif.

Cependant, Messieurs, la compagnie Sartoris n'a pas d'intérêt à se refuser à la modification du tarif : elle perçoit tous les ans un intérêt de 7 1/2 pour cent; le produit est de 3 1/2 pour cent; il y a encore une marge de 4 pour cent.

Jamais, dans l'état actuel des choses, il n'est possible d'admettre que ce déficit sera comblé.

La compagnie Sartoris devrait donc avoir cette latitude de 4 pour cent présente à son esprit, pour ne pas se refuser aux modifications du tarif, et laisser faire par le Gouvernement l'expérience de l'abaissement du tarif, pour alléger les charges qui pèsent sur le trésor, sauf, à l'expiration des trente-trois ans pour l'amortissement, à rétablir, si elle le voulait, le tarif actuel.

Eh bien ! la compagnie s'y refuse, elle ne veut pas de changement; cependant, je le demande, si les tribunaux, en matière commerciale surtout, avaient à statuer sur une pareille difficulté, ne semble-t-il pas que, d'après ce principe d'équité, qu'on ne peut résister à la demande quand il y a défaut d'intérêt, ils contraindraient la compagnie à laisser, pendant les trente-trois ans, le règlement des tarifs à l'État, qui a les charges de l'entreprise.

Cependant le succès pourrait, je l'avoue, jusqu'à un certain point, être douteux. Eh bien ! il y a dans notre position particulière quelques moyens au moins d'alléger les charges du trésor et de faciliter un peu la navigation, de lui donner au moins une partie des avantages auxquels ceux qui s'y livrent semblent appelés.

Il existe dans ce même traité un article 22 qui dit que le péage sera perçu conformément au tarif, et le tarif a été consacré par la loi du 5 août 1821.

Il y a dans ce même traité un article 15 qui porte qu'aucun impôt ne sera établi sur le canal; et cependant, depuis que la navigation est ouverte, on a toujours perçu le décime pour franc.

Ainsi, lorsque le commerce est déjà obligé de subir les conséquences d'un traité rigoureux, on y ajoute encore d'autres rigueurs, on aggrave les conditions de la navigation par cette taxe d'un décime pour franc.

Le Gouvernement serait bien en droit, sans le concours de la compagnie Sartoris, de supprimer cet impôt. J'appelle sur ce point l'attention de M. le Ministre des finances; j'espère qu'il reconnaîtra la possibilité d'alléger au moins les charges de la navigation de ce décime pour franc, qui a été établi contrairement au traité et à la loi du 5 août 1821.

La compagnie Sartoris avait consenti sur les houilles à la réduction du droit de 27 centimes et demi par tonne, à 20 centimes. Cette réduction est peu de chose; mais enfin, dans les conditions où nous sommes, nous lui trouvons quelque importance. Eh bien! cette réduction de 7 centimes et demi par tonne, le Gouvernement n'a pas encore fait ce qu'il était en son pouvoir et de son devoir de faire pour la régulariser et pour nous en faire jouir.

Voilà, sous un double rapport, les avantages dont MM. les Ministres des travaux publics et des finances pourraient nous mettre, dès à présent, en possession, en attendant que nous puissions en obtenir d'autres, soit de gré à gré, soit par la voie d'expropriation si on était forcé d'en venir à cette extrémité. C'est sous le mérite de ces observations que j'appelle l'attention du Gouvernement sur la pétition de Saint-Valéry et d'Amiens.

Elle n'intéresse pas seulement le département que j'ai l'honneur de représenter, mais encore Paris, que le canal devait mettre en communication avec les mers du Nord par le port de Saint-

Valéry, mais encore tout le nord-est de la France qui, par ce canal, acquérait un moyen si facile d'établir par Saint-Valéry d'utiles relations maritimes.

J'appuie le renvoi à MM. les Ministres des finances et du commerce.

M. le Ministre des finances (M. Lacave-Laplagne). — Messieurs, personne ne saurait élever de doute sur l'avantage que retirerait le pays des diminutions qu'on pourrait obtenir sur les frais de transport. Le Gouvernement a manifesté ses dispositions quand l'occasion s'en est présentée, et, de plus, par ses actes; il a usé, dans l'intervalle des sessions, du droit que lui donnait la loi de 1836; il a fait subir une nouvelle diminution aux tarifs des droits de navigation sur les rivières, quand déjà la loi de 1836 en avait opéré une considérable.

Mais, lorsque le Gouvernement n'est pas seul pour opérer ces réductions, lorsqu'il se trouve en présence d'intérêts privés et de droits consacrés, alors il ne peut pas agir avec la même liberté, et il est forcé de s'entendre avec ceux dont le consentement est nécessaire pour les opérer.

On a parlé, il est vrai, d'un moyen décisif par lequel il pourrait toujours forcer la volonté des tiers : ce serait celui de l'expropriation. Je n'entends pas traiter dans ce moment-ci la question; je dois dire seulement que le Gouvernement, dans plusieurs circonstances, a proclamé l'opinion où il est qu'effectivement le droit d'expropriation lui appartient, en se conformant d'ailleurs aux dispositions de la Charte : mais, entre reconnaître qu'un droit existe et l'exercer, il y a une grande distance. Lorsqu'on en viendrait à l'application de ce droit, on aurait à examiner sur quels canaux on la ferait, et par quel droit on commencerait; et, je dois le dire, de grandes difficultés se présenteraient alors.

Je crois donc qu'on ne peut qu'approuver le Gouvernement, si, avant d'en venir à un moyen extrême, et dont l'application n'est pas très-facile, il cherche à arriver, sinon à un résultat aussi complet, du moins à des améliorations réelles par d'autres voies, et par les négociations avec les compagnies.

C'est, en effet, ce que le Gouvernement cherche à faire.

En ce qui concerne le canal de la Somme notamment, il a déjà fait des tentatives en ce sens; ces tentatives n'ont pas réussi : il a trouvé de l'opposition là où il avait besoin d'un consentement. Maintenant on paraîtrait disposé à se montrer plus facile, et le Gouvernement profitera de cette disposition pour obtenir des améliorations.

Je dirai seulement que, lorsque l'honorable préopinant reprochait au Gouvernement de n'avoir pas saisi l'offre qui lui était faite de réduire les droits sur les houilles, et d'avoir manqué l'occasion de faire profiter le pays qu'il représente des avantages de cette réduction, il ignorait sans doute que cette offre n'était pas absolue, mais conditionnelle. A côté de la proposition de réduire les droits sur les houilles, se trouvait la demande d'augmenter des droits sur d'autres objets au delà des tarifs fixés par la loi.

Par conséquent il aurait fallu, pour obtenir ce résultat, recourir à la loi, et obtenir l'avantage d'une réduction sur les houilles par une surcharge sur d'autres objets.

Le Gouvernement n'a pas cru convenable de prendre ce parti : maintenant, je le répète, il se propose de reprendre les négociations.

Quant aux canaux du Loing et de Briare, sur lesquels la diminution des tarifs aurait une très-grande importance pour un grand nombre des départements, le Gouvernement n'a pas cessé de faire des démarches afin d'arriver au but désirable. La loi de 1836, qui autorise la réduction des droits sur le canal du Centre, contient une disposition qui le laisse maître de suspendre cette réduction. L'intention de cette disposition n'est pas équivoque, elle a été clairement établie lors de la discussion de la loi ; c'est pour obtenir des propriétaires du canal de Briare et du Loing une réduction dans les droits.

Le Gouvernement, à part les moyens d'expropriation sur lesquels je me suis déjà expliqué, ne peut faire autre chose qu'un appel aux intérêts mêmes de ces compagnies ; car il est évident qu'il n'avait aucun droit pour obtenir d'elles un sacrifice, qu'il n'avait aucun autre moyen d'amener les compagnies à diminuer leurs tarifs ; car naturellement c'est l'intérêt particulier seul qui les guide, et non pas l'intérêt général. Or il se trouve que le Gouvernement avait, en effet, à invoquer l'intérêt particulier des compagnies. Il existe une ligne de navigation rivale, celle du canal de Bourgogne, qui, par la baisse de ses tarifs, a attiré à elle une grande partie du mouvement commercial. Les compagnies de Briare et du Loing sont très-intéressées à ce que l'élévation de leur tarif ne favorise pas cette disposition ; c'est le danger résultant pour elle de cette concurrence qui a fourni des moyens d'action au Gouvernement, c'est le mobile dont il s'est servi et au moyen duquel il a obtenu de ces compagnies la proposition d'une réduction assez notable, mais sur laquelle cependant on n'a pas encore pu s'entendre, en ce que, d'une part, une des conditions que les compagnies mettent à cette réduction, c'est que le Gouvernement consente, sur le canal du Centre, en ce qui concerne les vins, à une réduction plus considérable que celle qui a été déterminée par la loi du mois de juillet 1836.

Ce sont là les deux points qui sont, dans ce moment-ci, en examen. Le premier, c'est celui de savoir si on ne peut pas amener les compagnies à des réductions plus considérables que celles qu'elles proposent ; et le second, c'est celui de savoir si les conditions qu'elles proposent, et que le Gouvernement ne pourrait remplir qu'en venant demander aux Chambres les autorisations nécessaires, si ces conditions doivent être consenties par le Gouvernement.

Il ne faut pas se dissimuler, Messieurs, que les compagnies des canaux du Loing et de Briare sont dans une position qui autorise, jusqu'à un certain point, quelques-unes de leurs prétentions. Lorsqu'on lui objecte que les réductions déjà consenties sur le canal du Centre et celles qu'on demande encore pour les vins réduiront les tarifs à un taux beaucoup au-dessous de celui auquel elle consent à se réduire elle-même, la compagnie du canal de Briare fait observer que la réduction sur le canal du Centre ne portera que sur les arrivages du bassin de la Saône et des localités riveraines du canal, tandis que les réductions qu'elle doit consentir s'appliqueront, non-seulement aux marchandises qui arriveront du canal du Centre, mais encore à celles qui traverseront la Loire et l'Allier. Ainsi, tout en faisant une réduction moindre en quotité que celle qui est accordée par le Gouvernement, elle fait, en réalté, un sacrifice plus

considérable. Le canal du Loing reproduit cet argument avec plus de force encore, ses réductions devant porter sur les arrivages de la basse Loire par le canal d'Orléans.

Tel est, Messieurs, l'état des choses: cet état de choses a dû exciter et excite encore toute la sollicitude du Gouvernement. Pour mon compte, je fais tous mes efforts pour une solution qui concilie tous les intérêts.

J'ai eu plusieurs conférences avec les délégués de ces compagnies; nous sommes en voie de négociation, nous suivons cette affaire avec activité, et nous devons dire que sa non-conclusion est la cause qui nous a empêchés jusqu'à présent de proposer à la Chambre le projet de loi destiné à sanctionner les diminutions sur les droits de navigation des rivières.

Vous voyez donc que le Gouvernement ne perd pas de vue les intérêts qui sont l'objet des pétitions sur lesquelles un rapport a été fait; mais, comme ces intérêts ne sont pas moins dignes de la sollicitude du Gouvernement que de celle de la Chambre, je ne m'oppose nullement au renvoi de la pétition, car le renvoi sera pour le Gouvernement une raison de plus de persévérer dans la voie où il est entré.

(*Moniteur* du mardi 22 mai 1838.)

M. le Ministre des finances. — Messieurs, la loi du 9 juillet 1836, relative aux droits de navigation intérieure, a eu pour objet de ramener les tarifs à l'uniformité, en prenant pour bases de la perception le poids et la nature des marchandises transportées, ainsi que la distance réellement parcourue. Afin d'empêcher que quelques intérêts particuliers ne fussent froissés par les modifications à apporter aux tarifs existants, les taxes furent fixées par la loi, de telle sorte qu'il devait en résulter pour le trésor un sacrifice évalué à environ 700,000 francs. Nous sommes heureux de vous annoncer, Messieurs, que le développement des relations commerciales et la réduction elle-même des tarifs ayant considérablement accru les quantités de marchandises transportées par nos voies navigables, le sacrifice pour l'année qui vient de s'écouler n'a été, en réalité, que de 378,000 francs.

Toutefois, bien que tous les intérêts semblassent devoir se trouver satisfaits du mode de perception introduit par la loi du 9 juillet, des réclamations se sont encore fait entendre contre la quotité des droits.

(*Moniteur* du samedi 2 juin 1838.)

M. Teste. — Vous connaissez la situation du canal du Midi. Dans l'opinion unanime, je crois, de la commission, le droit de révision de 1840, et par révision nous entendons la faculté d'abaisser les tarifs, le droit de révision existe dans le décret de 1810, et on ne peut pas se servir, pour contester ce droit, des dispositions de la loi de l'an v, parce que cette loi a été déterminée uniquement par des travaux extraordinaires auxquels on était sur le point de se livrer. Cette loi était temporaire; l'effet de cette loi a été accompli. Eh bien! le droit existe; je reconnais bien que, ce droit existant, il est inutile de le consacrer dans la loi nouvelle. . . . . .

. . . . . .

M. Dumon. — J'ai partagé, comme membre de la commission, l'opinion que le droit de révision, institué par le décret de 1810, n'était pas seulement un droit d'augmenter les tarifs, mais encore de les diminuer. Cet avis, je le professe encore. Convient-il que cet avis soit écrit dans le projet de loi, et faut-il adopter les deux articles qui ont pour objet de le sanctionner? Voilà la question sur laquelle je demande à la Chambre la permission de lui dire quelques mots.

Le droit du Gouvernement, d'où résulte-t-il? Du caractère de la loi de l'an v, que nous soutenons être une loi temporaire; des termes du décret de 1810, que nous pensons être des termes généraux, et s'appliquant à la diminution comme à l'augmentation des tarifs.

(*Moniteur* du samedi 29 juin 1839.)

Rapport sur le projet de loi tendant à ouvrir un crédit de 12 millions pour l'achèvement des canaux entrepris en vertu des lois des 5 août 1821 et 14 août 1822.

M. Lestiboudois, rapporteur. — Messieurs, les lois du 5 août 1821 prescrivent l'achèvement du canal du Rhône au Rhin et de celui de la Somme, la création du canal des Ardennes, la canalisation de la rivière d'Isle, et le perfectionnement de la navigation entre le canal de Beaucaire et le canal des Deux-Mers.

La loi du 14 août 1822 ordonna l'établissement du canal d'Aire à la Bassée, et du canal latéral à la Loire; l'achèvement des canaux de Bretagne, du canal d'Arles à Bouc, du canal du Nivernais, du canal du Berry, et le perfectionnement de la navigation du Tarn.

La canalisation de la rivière d'Isle fut entreprise au moyen d'un emprunt au taux de 10 pour cent pendant dix-neuf ans, pour intérêt et amortissement.

Le canal d'Aire à la Bassée fut concédé à une compagnie.

Le perfectionnement de la navigation entre le canal de Beaucaire et celui des Deux-Mers fut entrepris au moyen d'un emprunt, et l'abandon des péages aux prêteurs pendant un temps qui ne pouvait excéder soixante années.

Les autres canaux furent entrepris par l'État au moyen d'emprunts faits à des compagnies qui obtinrent un intérêt et une part dans le revenu des canaux.

L'intérêt des sommes empruntées, en vertu des lois de 1821, fut de 6 pour cent, augmentés de demi ou 1 pour cent après l'achèvement des canaux, et, en quelques cas, augmentés de 1 ou 2 pour cent, si la confection des canaux éprouvait des retards.

L'intérêt des sommes empruntées en vertu de la loi de 1822 fut de 5, 10 à 5, 33 pour cent, augmentés de demi pour cent après l'achèvement des canaux.

La part des bénéfices nets laissée aux compagnies fut la moitié; la jouissance doit commencer après l'amortissement des sommes prêtées, et durer pendant quarante, cinquante ou quatre-vingt-dix-neuf ans.

Il fut stipulé que, si les fonds fournis par les compagnies n'étaient pas suffisants, les travaux

seraient terminés aux frais du Gouvernement, qui ne prélèverait sur les revenus des canaux aucun intérêt des capitaux qu'il débourserait, comme il ne devait prélever aucun intérêt pour les capitaux déjà dépensés.

Les sommes fournies par les compagnies furent :

Pour la ligne de navigation entre Beaucaire et le canal des Deux-Mers.	1,500,000f
Pour le canal du Rhône au Rhin	10,000,000
Pour le canal de la Somme	6,600,000
Pour le canal des Ardennes	8,000,000
Pour la rivière d'Isle	2,500,000
Pour le canal de Bourgogne	25,000,000
Pour le canal de Bretagne	36,000,000
Pour le canal d'Arles à Bouc	5,500,000
Pour le canal du Nivernais	8,000,000
Pour le canal du Berry	12,000,000
Pour le canal latéral à la Loire	12,000,000
Pour la navigation du Tarn	800,000
TOTAL	127,900,000
SOIT	128,000,000

Ces fonds furent insuffisants.

Après leur épuisement, il a été dépensé 44 millions sur les fonds de l'État, jusqu'au 31 décembre 1833.

La loi du 6 juillet 1833 accorda un fonds spécial de 44 millions pour l'achèvement des canaux entrepris en vertu des lois de 1821 et 1822.

La loi du 12 juillet ouvrit un nouveau crédit de 6,600,000 francs.

Aujourd'hui on nous demande 12 millions pour l'entier achèvement des canaux.

Cette dernière somme doit être soldée par le fonds extraordinaire créé par la loi du 17 mai 1837, c'est-à-dire qu'elle sera couverte par les excédants des budgets antérieurs, ou par les fonds affectés au service de la caisse d'amortissement, si les excédants n'existent pas. Dans ce dernier cas, il ne faut pas se le dissimuler, l'État contracte un emprunt; cet emprunt est immédiatement saisi par la caisse d'amortissement, et le trésor fait le service des rentes créées, pour couvrir l'emprunt.

Ce rapide exposé suffit pour vous rappeler les faits qui ont précédé la présentation du projet de loi que nous allons examiner.

La première question qui s'est présentée à votre commission est celle-ci :

La somme demandée par le Gouvernement sera-t-elle suffisante pour arriver enfin à l'entier achèvement des voies de communication, entreprises en vertu des lois de 1821 et 1822?

Votre commission n'hésite pas à répondre d'une manière négative; elle ne croit pas qu'au

moyen de la somme demandée, on puisse exécuter tous les travaux nécessaires pour rendre la navigation certaine, prompte, économique; elle ne croit même pas qu'avec le seul secours des 12 millions, tous les canaux puissent être entièrement et commercialement navigables. Sa prévision se fonde sur ce fait que, jusqu'à présent, tous les devis, fournis par nos ingénieurs, ont été dépassés; sur cet autre fait que, pour certains projets, notamment ceux qui sont relatifs à l'alimentation du point de partage du canal du Nivernais et de celui du Berry, les études ne sont pas même achevées; et enfin sur cette considération que des travaux non indiqués resteront à entreprendre encore pour mettre les canaux en état de bonne navigation, et donner au commerce la certitude de pouvoir effectuer ses expéditions dans un temps prévu et avec un mouillage déterminé.

Il n'entre pas dans notre mission d'indiquer avec détail les travaux qui seront exigés par les canaux encore en construction, et même par ceux qu'on déclare achevés. Cependant, pour ne pas laisser notre assertion entièrement isolée des faits spéciaux sur lesquels elle repose, nous dirons que le canal de Bourgogne, que nous citons parce qu'il est le plus près d'être achevé, exigera qu'on soutienne par des contreforts tous les barrages en maçonnerie des réservoirs du point de partage, comme on va le faire pour les barrages de Grosbois; il exigera encore qu'on multiplie les prises d'eau, et qu'on établisse des réservoirs secondaires sur le versant de la Méditerranée et sur celui de l'Océan, afin de ne point alimenter tous les biefs par les eaux arrivant du point de partage, en causant de fâcheux courants; il exigera enfin qu'on n'attende pas du temps un étanchement naturel, mais qu'on fasse cesser par des mesures promptes et efficaces les énormes pertes d'eau qu'il éprouve.

Ces faits, que nous laissons dans leur généralité, nous permettent donc d'affirmer que de nouveaux crédits devront être ajoutés encore aux 12 millions qu'on demande à la Chambre pour achever complétement nos canaux. Tout ce qu'il est possible de dire, c'est que plusieurs d'entre eux, comme celui de Bourgogne, ceux de Bretagne et le canal latéral à la Loire, seront très-utilement parcourus quand on aura fait les dépenses qui leur sont afférentes.

Nous ne prétendons pas tirer de cette circonstance la matière d'une critique: nous voulons faire connaître la situation réelle de nos lignes navigables, afin de demander ensuite qu'on nous fasse apercevoir le terme des sacrifices qui nous restent à faire. Nous admettons l'impossibilité d'arriver, dans les prévisions d'un devis, à l'évaluation exacte de la dépense d'une vaste entreprise; nous reconnaissons même que, si l'on imposait à l'administration l'obligation de présenter des devis qui prévissent, sous peine de blâme, tous les détails des travaux d'un immense développement, on forcerait à exagérer les chiffres, et, par là, à augmenter les dépenses; car on agirait toujours de manière à n'avoir pas d'excédant.

Ces faits préliminaires étant connus, nous avons à rechercher si le but que se propose le Gouvernement, et pour lequel il nous demande des fonds, mérite l'entière approbation de la Chambre.

La réponse à cette question sera prompte.

Des capitaux immenses ont été engagés dans les diverses lignes navigables dont nous nous occupons; ils seraient perdus si elles ne remplissaient leur destination. Il faut donc arriver au

but de l'entreprise, et y arriver promptement : chaque jour de retard augmente la dépense, en nous faisant perdre l'intérêt des sommes empruntées et de celles tirées du trésor national. Il est donc évident qu'il faut terminer au plus tôt tous les canaux commencés.

Mais comment les achèvera-t-on ? Ici peut-être l'on pourrait soulever incidemment la grande question du mode d'exécution des travaux publics. Mais la Chambre aura inévitablement à la résoudre d'une manière directe; elle aura à peser les avantages et les inconvénients de l'application aux grandes constructions de l'action gouvernementale; elle aura à juger si la puissance des associations est suffisamment démontrée; si, au delà de certaines limites, elles ne sont pas impossibles; si elles ne sont pas empêchées par l'état des fortunes de notre pays et de notre époque; si elles ne perdent pas tous leurs avantages en rendant la concurrence illusoire et la surveillance individuelle des intéressés tout à fait nulle; si enfin les leurres de la spéculation ne doivent pas faire naître des appréhensions.

Heureusement la détermination que nous avons à prendre aujourd'hui ne dépend pas de la solution de ces immenses questions. Nous pouvons vous proposer une décision avec facilité : les travaux pour lesquels on vous demande des fonds sont en voie d'exécution; ils sont combinés avec d'autres qui sont achevés; ils appartiennent à des entreprises que les ingénieurs de l'État ont dirigées, pour lesquelles ils ont tout étudié, tout préparé; on n'obtiendrait que des retards et des complications sans fin, en changeant le mode d'exécution adopté jusqu'à ce jour : il faut donc que l'État achève les travaux qu'il a commencés.

Ce fait admis, il semblerait que les études que la loi rend nécessaires doivent s'arrêter ici; mais l'achèvement même des canaux fait surgir deux questions de la plus haute gravité : la fixation des tarifs, le mode d'administration et d'entretien des canaux, doivent être l'objet d'un sérieux examen, au moment où nos voies navigables vont être livrées à l'industrie.

Les tarifs ont été fixés par les lois de 1821 et 1822; mais, en les réglant, elles ont déclaré qu'ils ne seraient en vigueur que lorsqu'on aurait procédé à la réception définitive des travaux. L'expérience a démontré la nécessité d'abaisser les droits de navigation, et l'on a profité de la latitude laissée par la loi pour opérer une diminution reconnue indispensable. Aujourd'hui il faut la régulariser et la rendre définitive.

Mais, en accordant aux bailleurs de fonds une part dans les bénéfices que produiront les canaux, les lois que nous avons citées leur ont, par cela même, donné un droit d'intervention dans le règlement des tarifs; leur concours est nécessaire, et jusqu'à présent ils n'ont pas partagé les vues du Gouvernement. Cette difficulté est grave et demande une solution.

On ne peut s'empêcher de remarquer ici combien ont été grands les avantages des compagnies, qui, outre un intérêt élevé et un prompt amortissement garantis par l'hypothèque, ont obtenu, pour un laps de temps considérable, la moitié des bénéfices nets des canaux, pour la confection desquels elles n'ont versé que 128 millions, et que les rivières qui servent de débouché aux canaux ont coûté plus de 19 millions. Mais les droits sont acquis et doivent être religieusement respectés. Il ne s'agit aujourd'hui que de régler les intérêts réciproques.

On sent parfaitement bien la cause du dissentiment qui existe au sujet des tarifs : l'intérêt de l'État et celui des compagnies ne sont pas, quoi qu'on dise, absolument identiques. Le but de

l'État est de développer le plus possible la richesse publique, celui des compagnies, d'augmenter le revenu des canaux qu'elles exploitent. En conséquence, le Gouvernement doit vouloir les transports à bon marché; il doit laisser conduire partout à bas prix les matières qui, comme la houille, sont l'élément indispensable des travaux industriels; il ne se préoccupe pas seulement des points extrêmes, il désire féconder tous les pays traversés par les voies navigables. Les compagnies, si elles consentent à abaisser parfois les tarifs pour multiplier les transports, désireront souvent laisser les voies libres aux marchandises qui peuvent supporter des droits élevés, qui ne se déposent pas à chaque station, mais qui, effectuant de longs parcours, payent un tribut considérable.

On conçoit donc facilement que l'administration, qui a fait de louables efforts pour fixer les tarifs d'une manière tolérable, a dû voir ses desseins contrariés.

Cependant il est nécessaire de surmonter les obstacles qui se sont rencontrés : plusieurs moyens ont été proposés.

D'abord, on a songé à exproprier, pour cause d'utilité publique, les porteurs d'actions de jouissance. Le rapporteur de la commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à la perception des droits de navigation, qui fut présenté à la Chambre dans la session de 1838, indique cette mesure. Sans doute, il faudrait bien y avoir recours si toute voie de conciliation était fermée; car il est impossible d'admettre que des prétentions exagérées puissent rendre nos canaux à peu près inutiles. Mais on doit croire qu'il ne sera pas nécessaire d'employer un procédé qui n'est pas sans difficultés.

Il est un autre moyen qui mènerait plus facilement au but. Les porteurs d'actions de jouissance consentiraient facilement à un abaissement des tarifs, si des mesures efficaces étaient prises pour multiplier les transports qui doivent s'effectuer sur nos canaux, et si, conséquemment, la perception des droits était accrue. L'abaissement des tarifs contribuera lui-même à rendre les transports plus nombreux; mais on arriverait surtout à obtenir des canaux tous les services qu'ils peuvent rendre, en adoptant un bon mode d'entretien et d'administration, qui mît nos voies navigables dans une situation telle que les bateaux les pussent parcourir en tout temps avec rapidité et un fort tirant d'eau. Il ne s'agit plus que de déterminer quel est le meilleur système d'administration et d'exploitation des voies de communication. Ce système nous semble avoir été indiqué par la commission chargée en 1837 d'émettre un avis sur le mode d'exécution à adopter pour les grandes lignes de chemins de fer : elle a pensé que l'État devait les exécuter, mais qu'il devait en affermer les produits à des compagnies particulières. Il est évident que ce système serait applicable, à plus forte raison, aux canaux. Si l'on peut soutenir encore que les compagnies sont peu habiles à exécuter les grands travaux, on ne saurait soutenir que, pour l'exploitation des grands ouvrages créés, la préférence ne doive pas être accordée à l'intérêt privé, qui s'occupera sans relâche d'utiliser tous les moyens naturels qui assurent le succès d'une entreprise, d'emprunter à l'art toutes les inventions qui complètent la réussite, de régler avec ponctualité tous les services, de parer immédiatement, sans lenteurs, sans conflits, sans formalités embarrassantes, aux avaries qui, négligées, s'accroissent avec rapidité et nécessitent bientôt des dépenses centuples.

Si donc on adoptait un système qui satisfît aux intérêts généraux et particuliers, en renfermant les compagnies dans les limites d'un tarif acceptable par l'industrie, et en multipliant les produits, on arriverait sans frais à une conciliation désirée, et l'on ferait promptement jouir le pays du prix de ses sacrifices.

Il ne nous appartient pas de faire une proposition positive à ce sujet; nous croyons que le Gouvernement est exclusivement en position de résoudre les graves questions maintenant agitées; il est seulement utile que la Chambre manifeste tout l'intérêt qu'elle attache à leur solution et les recommande à la sollicitude de l'administration.

Il ne nous resterait plus, pour terminer les considérations générales dans lesquelles nous avons dû entrer à l'occasion du projet de loi qui vous est soumis, qu'à montrer la nécessité d'achever le beau et vaste système de canalisation qui doit féconder la France, et d'accorder aux portions de notre sol qui n'ont point été favorisées les communications qui leur manquent. Mais nous croyons devoir, à ce sujet, nous renfermer dans une juste réserve; c'est au Gouvernement qu'il appartient d'exercer son initiative dans l'intérêt du pays.

Nous avons jeté un coup d'œil rapide sur les questions que soulève naturellement le projet de loi que vous nous avez chargés d'examiner; nous allons maintenant en étudier les dispositions spéciales.

Les canaux pour lesquels le Gouvernement demande des fonds sont divisés en deux classes : dans la première sont ceux qu'on regarde comme achevés; dans la seconde, ceux dont la navigation n'est pas définitivement assurée. La première catégorie comprend les canaux du Rhône au Rhin, de la Somme, des Ardennes, d'Ille-et-Rance, du Blavet, d'Arles à Bouc, et les rivières canalisées de l'Isle et de l'Oise; la deuxième catégorie renferme les canaux de Bourgogne, de Nantes à Brest, du Nivernais, du Berry, et le canal latéral à la Loire.

Les premiers n'exigent de nouveaux crédits que pour le solde des travaux d'entretien et de perfectionnement, et le payement des retenues de garanties exercées sur les ouvrages d'art. La somme qui devra leur être affectée s'élèvera à 749,067 francs environ.

Cette somme semble arrêtée définitivement; conséquemment, il a paru à votre commission qu'il était nécessaire d'opérer législativement la distinction faite par le ministre, de séparer les huit canaux que nous avons nommés en premier lieu des canaux en construction, pour les faire passer parmi les ouvrages à l'état d'entretien, et de leur affecter un crédit spécial et définitif de 1 million, dont les excédants seraient réversibles sur le crédit accordé aux canaux inachevés.

Ces derniers resteraient conséquemment au nombre de cinq.

Les sommes qu'ils exigent sont les suivantes :

Canal de Bourgogne, 1,195,155 francs.

Les principales dépenses ont pour objet la consolidation du barrage en maçonnerie du réservoir de Grosbois et les indemnités qu'on doit accorder aux propriétaires de terrains et d'usines. Plusieurs travaux prévus par les ingénieurs ne sont pas compris dans l'évaluation ci-dessus indiquée.

Canal de Nantes à Brest, 1,280,444 francs.

Il faut noter aussi que plusieurs dépenses déjà prévues ne sont point comprises dans ce chiffre.

Canal du Nivernais, 3,538,512 francs.

La plus grande partie de cette somme sera employée à la confection de la rigole de prise d'eau de l'Yonne; la dépense à faire pour cette rigole a été évaluée d'abord à 600,000 francs, puis à 1,000,000; aujourd'hui on la porte à 1,500,000 francs; mais les projets définitifs de ce grand travail ne sont point achevés, de manière qu'on ne peut admettre le chiffre de 1,500,000 francs comme définitif. D'autres parties du canal exigeront probablement aussi de nouvelles allocations.

Canal du Berry, 5,662,000 francs.

Près de 2 millions sont affectés aux travaux nécessaires pour alimenter le point de partage, et 2 millions et demi pour l'amélioration de la navigation du Cher. Le système d'alimentation du bief de partage n'a point encore été définitivement étudié; le perfectionnement de la navigation du Cher paraît devoir entraîner dans des dépenses plus considérables que celles qui sont prévues, de manière qu'on doit s'attendre encore à ce que le crédit demandé pour le canal du Berry soit dépassé.

Canal latéral à la Loire, 2,448,359 francs.

L'on peut espérer que cette somme ne sera pas de beaucoup dépassée.

Le total de ces différentes sommes, nécessaires pour les travaux indiqués par l'administration, en y comprenant la somme de 749,067 francs affectée aux canaux achevés, est de 14,873,537 francs, somme supérieure au crédit demandé; mais, sur le crédit ouvert par la loi du 12 juillet 1837, une somme de 3,039,183 francs est encore disponible, et fait la balance, de sorte que le crédit à accorder ne s'élève réellement qu'à 11,834,354 francs, soit 12 millions.

Votre commission a d'abord posé en fait qu'il était impossible de refuser les sommes qui sont nécessaires pour achever les grands travaux commencés en vertu des lois de 1821 et 1822; car, après avoir consacré d'immenses capitaux à creuser des canaux, l'État éprouverait des pertes immenses s'il ne se hâtait de les achever.

Mais aussitôt s'est présentée à l'examen de vos commissaires une question d'une haute gravité. Parmi les travaux pour l'exécution desquels on vous demande des crédits importants, il en est qui n'ont point été définitivement étudiés, il en est même pour lesquels on n'a point fait d'études préparatoires : pour ceux qui sont relatifs à la limitation du bief de partage du canal du Nivernais, on ne présente qu'un avant-projet; pour ceux qui concernent l'alimentation du bief de partage du canal du Berry, aucun plan n'est encore communiqué.

Il s'est agi de savoir si la Chambre pouvait accorder les sommes demandées pour des travaux dont l'étude est aussi peu avancée.

Votre commission a regardé comme un principe incontestable que la Chambre ne devait agir qu'en connaissance de cause, et que, si elle ne pouvait descendre dans l'examen des questions d'art, elle devait au moins connaître les limites dans lesquelles elle s'engageait, et avoir la garantie que le but proposé serait atteint. Or, ces limites, elle ne les connaîtra que lorsque des

plans et devis réguliers seront établis; la garantie désirable, elle ne l'obtiendra que lorsque l'administration et les juges légalement compétents auront examiné les projets sous le point de vue technique, qu'ils leur auront donné une approbation motivée, et qu'ils auront ainsi engagé leur responsabilité.

Si l'on n'admet pas ces principes, le contrôle de la Chambre, en matière de travaux publics, n'est plus qu'une formalité vaine et illusoire; et pourtant il n'est point d'objet qui exige de sa part une investigation plus rigoureuse.

La nécessité de conserver intégralement l'efficacité du contrôle parlementaire apparaît dans toute sa force dans la question même qui nous occupe : si, en effet, en 1822, on n'avait pas procédé à la confection des divers canaux, sans études suffisantes, sans plans, sans devis sérieux; si l'on s'était rendu compte des difficultés qu'on rencontrerait et des sommes énormes qu'il faudrait dépenser, il est probable que tel canal d'une utilité secondaire n'aurait pas été entrepris.

Pourtant votre commission a considéré que, dans les circonstances où nous sommes, il fallait se relâcher de la rigueur du principe pour certains travaux. Ainsi, pour la rigole qui doit alimenter le bief de partage du canal du Nivernais, un avant-projet existe; le projet définitif est à la veille d'être terminé. Au point où sont arrivées les entreprises commencées, il n'y a plus à reculer; il y a absolue nécessité d'achever un travail si longtemps attendu. En conséquence, votre commission a cru qu'il y avait lieu d'accorder la somme demandée pour ce canal.

Elle n'a pas admis que des motifs aussi urgents militassent en faveur du canal du Berry, pour les travaux duquel il n'existe point encore d'avant-projet. Sans doute, le refus d'allocation de fonds remettra à la campagne prochaine le commencement des travaux qui doivent assurer l'alimentation du point de partage; mais il n'est point certain qu'ils puissent commencer plus tôt, lors même que vous voteriez l'intégralité de la somme qui vous est demandée. D'ailleurs, s'il est vrai que les réservoirs projetés sont nécessaires pour satisfaire aux besoins d'une navigation active, ils ne seront pas indispensables à l'époque de l'ouverture du canal, les transports devant être peu nombreux et devant être assurés par les ressources déjà existantes; en conséquence, le retard apporté à la construction des réservoirs ne peut être préjudiciable au commerce et à l'industrie.

Si la Chambre adopte les principes qui viennent d'être exposés, et si, au lieu d'accorder les fonds qui sont demandés pour l'achèvement des canaux, elle croit ne devoir allouer que ceux qui sont applicables aux travaux suffisamment étudiés, il deviendra nécessaire que le ministre des travaux publics demande, dans la prochaine session, un nouveau crédit; de nouvelles sommes devront, en outre, être allouées pour les dépenses qui n'ont point été prévues. Dès lors il n'y a plus aucun avantage à accorder aujourd'hui la somme qui était affectée à l'exercice de 1840. Il y a lieu d'ouvrir seulement un crédit pour les sommes qui sont affectées à l'exercice 1839.

(*Moniteur* du dimanche 23 février 1840.)

. . . . . .

M. le comte Jaubert. — Messieurs, j'ai l'honneur de déposer sur le bureau de M. le Président une pétition relative aux voies de communication des départements du centre de la

France, canaux et chemins de fer; cette pétition est signée par un nombre très-considérable d'exploitants de houillères, de négociants, d'expéditeurs, de fabricants et de directeurs d'usines, et par des compagnies de canaux.

Les circonstances extraordinaires dans lesquelles nous nous trouvons justifient, ce me semble, la liberté que je prends de demander à la Chambre la permission de présenter quelques explications, d'autant plus que j'ai à lui soumettre une conclusion d'urgence.....

.....

M. le comte Jaubert. — Messieurs, dans le courant de ce mois, le *Moniteur* nous a fait connaître deux ordonnances royales relatives à des canaux.

La première ordonnance, en date du 19 janvier, insérée au *Moniteur* du 9 février, est relative à la modification des droits établis sur le canal de Bourgogne.

Je laisse à ceux de mes honorables collègues dont les localités sont traversées par ce canal à s'expliquer sur ce point.

Une autre ordonnance, en date du 10 février, insérée au *Moniteur* du 13, est spécialement relative au canal latéral à la Loire; c'est de cette dernière ordonnance que je veux entretenir la Chambre.

Aux termes de l'article 1er, la perception des droits de navigation établis sur le canal latéral à la Loire, de Digoin à Briare, sera mise en vigueur à partir du 1er mars, c'est-à-dire dans quelques jours.

Cette mesure, Messieurs, a généralement paru prématurée. En effet, il était naturel d'espérer qu'alors que le canal latéral à la Loire n'est véritablement pas achevé, la perception des droits serait encore ajournée.

Le commerce éprouve encore, dans le parcours de ce canal, des difficultés sans nombre. L'accès du canal, à ses deux extrémités, à Digoin d'une part, à Briare de l'autre, ne laisse pas de présenter encore d'assez graves obstacles. Enfin le canal manque de compléments annoncés depuis longtemps, à savoir : de la prise d'eau dans l'Allier, et aussi des embranchements destinés à faire profiter la rive gauche de la Loire des avantages attachés à cette grande voie de communication. Eh bien ! la gratuité, au moins provisoire, du parcours sur le canal latéral à la Loire, était considérée, par les riverains et le commerce, comme une sorte de compensation aux difficultés de parcours dont je parlais tout à l'heure. Aussi la surprise de mes commettants et du commerce en général a-t-elle été grande lors de l'apparition de l'ordonnance du 10 février. Je conçois que le Gouvernement ait dû se préoccuper, jusqu'à un certain point, des demandes de mise en perception faites par la compagnie des quatre canaux, quoique cette compagnie ait peu d'intérêt à la question, attendu que la perception des droits ne doit avoir d'autre influence que d'accélérer, dans une très-faible proportion, l'amortissement des capitaux empruntés en vertu de la loi de 1822. Mais, dans tous les cas, en supposant qu'il y eût lieu de faire droit aux réclamations de la compagnie sur ce point, il aurait fallu donner au commerce un délai plus long pour se préparer. Évidemment, quinze jours ne pouvaient suffire.

Le commerce a été, on peut le dire, pris à l'improviste. Des engagements avaient été pris,

des marchés passés sur la foi de l'ordre de choses que l'ordonnance est appelée à changer. C'est au printemps surtout que se fait la majeure partie des expéditions; une foule de marchandises, qui très-probablement n'auraient pas emprunté la voie du canal, se trouvent actuellement déposées sur ses bords, et ne peuvent pas changer de voie précisément à cause de l'absence de ces embranchements dont je parlais tout à l'heure. Il en résulte une perturbation générale : aussi les localités se sont-elles émues.

La chambre du commerce et des manufactures de Nevers est en instance auprès du préfet; mais ses réclamations n'ont pas encore pu arriver au ministre. Dans le Cher et dans le département du Loiret, mêmes réclamations.

Mais, Messieurs, voici un fait qui prouve à quel point le tarif établi par la loi de 1822 était exagéré : c'est que, d'une voix unanime, le commerce déclare que le canal lui sera complétement inutile, si la réduction définitive des droits ne descend pas au-dessous de celle qui serait acquise par l'ordonnance du 10 février, contre laquelle je réclame. Tous les mariniers, tous les commerçants, j'en ai la preuve entre les mains, disent que, si le tarif de 1822 n'était réduit que de moitié, ils ne manqueraient pas d'avoir recours, comme par le passé, à la navigation de la Loire, quelque précaire et souvent périlleuse qu'elle soit. Voici assurément la meilleure critique que l'on puisse faire des tarifs de 1822

C'est à titre d'essai, dit-on, afin de savoir jusqu'à quel point le canal latéral à la Loire pourra s'achalander, que l'ordonnance du 10 février a été rendue. Eh bien! si c'est un essai, de concert avec la compagnie, qu'on a voulu faire, il ne prouve rien pour l'avenir des produits du canal, vu les conditions où le commerce se trouve actuellement engagé. Beaucoup de marchandises, qui n'auraient certainement pas pris cette voie, se trouvent, par une sorte de malentendu, forcées de la parcourir jusqu'au bout.

Je crois vous en avoir dit assez pour prouver qu'il y a convenance, équité, à ce que l'effet de l'ordonnance du 10 février soit suspendu. Je demande que cette suspension puisse s'étendre jusqu'après le chômage prochain. Je crois que c'est ce que le Gouvernement peut accorder de moins aux réclamations du commerce.

M. Bignon. — Provisoirement.

M. le comte Jaubert. — Sans doute. D'ici à l'époque que je viens d'indiquer, il y a tout lieu d'espérer qu'on arrivera à un arrangement définitif avec la compagnie des quatre canaux, et au moins on n'aura pas consacré une mesure qui est véritablement funeste aux intérêts du commerce et des riverains.

Les observations que j'ai à présenter aux ministres et à la Chambre portent sur un second point. Je réclame aussi contre divers arrêtés administratifs qui défendent d'effectuer des chargements et des déchargements de marchandises sur la rive droite du canal. Il résulte de ces arrêtés (j'en ai un entre les mains; il est du préfet de l'Allier, en date du 13 janvier 1840) que toute la rive droite de la Loire est frappée d'interdiction, et que c'est comme si le canal n'existait pas pour le pays traversé, pour les établissements industriels qui, sur la foi du canal, se sont formés sur la rive droite. Il faudrait, si ces arrêtés étaient maintenus, que ces établissements

allassent chercher à grands frais les points de passage, établis souvent à d'assez fortes distances d'une rive à l'autre.

Vous concevez, Messieurs, quel dommage doit en résulter pour eux. Assurément le but principal de l'établissement du canal latéral à la Loire a été de mettre en communication le Nord et le Midi, de faciliter les transports de marchandises du nord au midi; mais l'État s'est posé en même temps de vivifier la contrée même dans laquelle le canal est ouvert.

Et le canal ne remplirait pas complétement sa destination, si on ne trouvait pas le moyen de faciliter aux riverains de la droite leurs chargements et déchargements, comme les riverains de la gauche peuvent le faire aujourd'hui.

Le motif de ces arrêtés a été, je le conçois, d'assurer d'autant la liberté de circulation sur le canal, et, en second lieu, de rendre possibles les transports accélérés. Certes, les transports accélérés sont on ne peut plus désirables, et c'est même dans ce but que nous demandons avec instance à l'administration des ponts et chaussées l'empierrement des chemins de halage, afin de pouvoir substituer à ce halage véritablement barbare, qui se fait par des hommes, le halage des chevaux, afin d'établir ces communications rapides de marchandises et surtout de voyageurs qui se concerteront avec l'existence des chemins de fer, et pourront, dans beaucoup de circonstances, suppléer aux chemins de fer eux-mêmes.

Mais n'y aurait-il pas moyen de concilier ces deux intérêts? D'une part, la liberté de circulation et les transports accélérés; d'autre part, la libre exploitation du canal par la rive droite.

Ce moyen est tout simple : c'est que les riverains de la rive droite étant astreints à déposer leurs marchandises sur leur propre terrain, en dehors de celui du canal, il ne soit pas interdit de faire passer ces marchandises de leur propre terrain sur les bateaux, en les faisant passer sur la digue, soit à dos d'hommes, soit avec des brouettes. Avec une bonne police, qui serait très-facile à installer, les deux intérêts seraient respectés; et c'est à une modification, dans ce sens, des arrêtés dont j'ai parlé, que je conclus en ce moment.

Messieurs, la matière qui vous occupe est extrêmement aride, mais en même temps elle est d'un grand intérêt : personne ne le conteste. La Chambre me permettra donc d'ajouter quelques considérations aux deux points tout spéciaux que je viens de traiter.

Vous l'avez vu dans plus d'une circonstance, vous l'avez reconnu tout à l'heure, il est logiquement impossible de s'occuper avec quelque utilité d'un canal, si on le considère isolément, si on ne le rattache pas au réseau navigable dont il fait partie.

Nous venons de parler du canal latéral à la Loire : évidemment, le canal du Berry, qui en est une annexe, devra profiter des mêmes immunités; et, si l'on fait quelque chose pour le canal latéral à la Loire et le canal du Berry, il est impossible de ne pas être frappé de la nécessité d'aviser aux difficultés sérieuses qu'opposent depuis si longtemps à toute réforme les canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, qui sont le seul débouché vers Paris du bassin de la Loire, et à l'occasion desquels la tribune a si souvent retenti de nos plaintes. Il faut enfin, une fois pour toutes, que ces grands intérêts soient réglés.

D'autre part, le canal de Roanne à Digoin, qui appartient aussi à une compagnie particulière, doit entrer dans le nouveau système; et de plus on ne peut se soustraire à l'obligation

d'apporter enfin un secours efficace au chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, qui lui-même est la tête du canal de Roanne à Digoin.

Mais voyez comme le cadre s'élargit, pour ainsi dire, d'une manière involontaire. Si on règle ce qui est relatif au bassin de la Loire que je viens d'embrasser dans sa généralité, comment négliger le canal du Nivernais, qui débouche dans l'Yonne, qui est un parallèle du canal latéral à la Loire dans une partie du développement de ce dernier?

Et, si l'on accorde des facilités au canal latéral à la Loire, au canal du Nivernais, on ne peut, sous peine d'établir entre deux contrées voisines, qui sont dans les mêmes conditions économiques, une rivalité déplorable, refuser des facilités semblables au canal de Bourgogne, qui est la parallèle complète de la navigation du bassin de la Loire.

Enfin, comment se dispenser de rattacher au nouveau système le canal du Rhône au Rhin, qui est la tête du canal de Bourgogne?

Ainsi, Messieurs, impossible de toucher sérieusement à un seul de nos canaux dans cette région de la France, sans embrasser dans les mêmes prévisions la région tout entière.

J'ai donc ici le grand avantage de ne pas parler seulement au nom d'une localité restreinte, d'un département, mais de vingt départements de la France compris dans cette région, et j'ai lieu d'espérer que mes réclamations vaudront un assentiment proportionné à l'étendue des intérêts qu'elles embrassent. D'ailleurs, le règlement des intérêts de navigation de cette grande région de la France serait un acheminement immense vers le but auquel nous devons tous tendre, d'équilibrer entre elles, successivement et autant que possible, les droits de navigation sur les canaux entre toutes les parties de la France, comme on y est arrivé à peu près pour les rivières; d'arriver, à l'égard de tous, à cette égalité qui est dans nos intérêts communs comme dans nos mœurs politiques, et que réclame, sous un autre rapport, la centralisation, d'où découle tout notre système administratif.

La pétition que j'ai eu l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre, dans la séance d'avant-hier, et qui est signée par un nombre très-considérable d'expéditeurs, de négociants, de propriétaires, d'usines, de mariniers, avait précisément pour objet les mesures d'achèvement, d'administration, de soulagement, qui concernent l'ensemble des voies de communication, canaux, chemins de fer du centre et de l'est de la France.

Il faut le dire, Messieurs, plusieurs des ministres des finances qui se sont succédé au pouvoir depuis cinq ans ont vainement essayé, quoiqu'ils y aient apporté beaucoup d'attention, de résoudre le problème compliqué, difficile, que je viens d'indiquer.

M. Lacave-Laplagne avait nommé, dans le courant de 1839, une commission spécialement chargée d'examiner toutes ces questions.

Ce fut alors que je conçus un premier projet que j'ai distribué à un assez grand nombre de nos collègues, mais que je n'ai jamais considéré que comme une ébauche, comme un mémoire à consulter, destiné à sonder l'opinion des personnes compétentes dans la matière. Ce projet tendait à concilier tous les intérêts, à coordonner dans un système de tarifs modérés tous les canaux de la région, en faisant concourir à ce système les compagnies financières de 1821 et 1822 elles-mêmes, auxquelles vos quatre canaux, le canal du Rhône au Rhin, et le canal de

Bourgogne, sont en quelque sorte inféodés, et en assurant aux propriétaires des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, et de Roanne à Digoin, des indemnités auxquelles ces compagnies auraient droit dans le cas où l'abaissement des tarifs viendrait à produire dans les revenus une notable altération.

J'ai eu, à ce sujet, des conférences multipliées avec M. Passy et avec M. Dufaure, et je croirais manquer à la reconnaissance que nos localités doivent à ces honorables ministres si je ne proclamais pas ici tout haut qu'il est impossible de mettre dans un travail plus de zèle, plus d'application, plus de parfaite entente des affaires, que ces messieurs n'en ont mis à celui-ci.

D'autre part, j'ai cru pouvoir officieusement, car je n'avais aucun caractère officiel à faire valoir, entamer des négociations avec les compagnies propriétaires et avec les compagnies financières; et je me flatte d'être arrivé à un point où les négociations, ultérieures du moins, pourront promettre un bon résultat.

Ce serait abuser des moments de la Chambre, de l'indulgence qu'elle veut bien me témoigner, et enfreindre les prescriptions de son règlement, que d'entrer ici dans le détail des mesures que je croyais utile de proposer, et que MM. Passy et Dufaure avaient paru approuver.

Je me contenterai de dire que les principes auxquels je m'étais attaché étaient ceux-ci : réduction des tarifs, de manière à établir, entre notre région et le nord de la France, par exemple, une égalité à laquelle nous avons droit;

En second lieu, la location des canaux à des compagnies particulières, qui seraient directement intéressées à leur bonne administration ;

En troisième lieu, l'achèvement, au moyen d'un marché à forfait, des canaux appartenant à l'État, par les fermiers, de manière à éviter le retour périodique de ces crédits supplémentaires qu'on nous demande pour l'achèvement des canaux, de manière à en finir une bonne fois sur ce chapitre.

Mais il est évident que ce projet manquerait de sanction si, en même temps, on ne s'occupait pas de remplir, dans notre législation générale, une lacune de la plus haute importance; et la voici :

Il est de toute évidence, d'une part, que le principe de l'expropriation pour cause d'utilité publique, *ultima ratio* de la société, contre des résistances nuisibles, s'applique aux voies de communication comme aux champs, comme aux maisons, comme aux prés, qu'il s'agit d'exproprier pour faire la voie de communication elle-même. D'autre part, il n'est pas moins évident que la loi du 7 juillet 1833 n'est pas applicable à ce genre spécial d'expropriation. Dès lors il y aurait à faire une loi de procédure, d'organisation de ce genre d'expropriation. Voilà ce qu'avait parfaitement compris l'honorable M. Dufaure ; et aussi, de son côté, avait-il préparé un projet de loi dans ce sens. La commission des canaux l'avait provoqué à cet égard; un renvoi au conseil d'État avait eu lieu; l'affaire était très-avancée.

C'est dans ces circonstances qu'est arrivée la crise ministérielle. Messieurs, Dieu sait quand elle finira ! (On rit.) Malheureusement, nous en avons l'expérience, il est devenu très-difficile, dans ce malheureux pays-ci, de mettre huit personnes d'accord. Ainsi je ne compte pas, pour ma part, que la crise soit bientôt terminée; et je dois dire à la Chambre que, lorsque cet

événement s'est produit, je me suis senti une envie démesurée de recommencer mes pérégrinations en Orient, en attendant que la crise fût finie (hilarité); ou, pour le moins, d'aller soigner mes affaires particulières chez moi, par le beau soleil qu'il fait! (Exclamations.) Messieurs, nous n'avons pas été nommés pour rester ici les bras croisés; et c'est dans cette pensée que j'ai l'honneur de m'adresser à la Chambre dans ce moment. Si la Chambre veut travailler, et travailler sérieusement aux intérêts du pays, et ceux-ci sont urgents, je m'offre, pour ma petite part et dans la mesure de mes faibles moyens, à l'y aider.

Je prends donc la liberté d'annoncer à la Chambre, et je la prie de n'en pas être étonnée, que mon intention est de lui soumettre très-prochainement une proposition tendant aux fins indiquées par moi tout à l'heure.

Je sens, j'avais senti dès le premier moment, qu'une proposition aussi grave, qui soulève tant de questions ardues d'économie publique et d'administration, serait mieux placée sous l'initiative du Gouvernement que sous celle d'un simple député. Ce n'est pas ma faute si les choses n'ont pas abouti dans le premier sens. Mais je croirais manquer à mon devoir, si je n'usais pas de mon droit pour faire obtenir le plus promptement possible la solution de cette grande affaire, puisque le moment de sa maturité paraît arrivé.

L'ancien ministère avait préparé les voies, et je lui en réitère mes remercîments. Il a fait en cela un acte de dernière volonté qui lui fait honneur, et auquel nous devons donner suite. Dans ma proposition, je ne me considérerai, en quelque sorte, que comme son exécuteur testamentaire. (On rit.)

Eh bien! quand l'héritier légitime se présentera, je serai fort empressé de lui rendre mes comptes et de m'effacer : trop heureux s'il veut prendre mes idées sous son patronage direct, comme l'avaient fait ses prédécesseurs. En attendant, la Chambre aura été régulièrement saisie.

Je me garderai, Messieurs, d'anticiper en ce moment sur les développements que j'aurai à vous fournir; la question va être instruite dans les formes du règlement; je me borne à en recommander d'avance l'examen et la solution à tout le patriotisme de la Chambre.

M. le baron Girot de Langlade. — Je me joins avec empressement à mon honorable collègue pour réclamer l'intérêt du Gouvernement en faveur des départements du centre de la France, dont le commerce est en souffrance. En effet, leurs vins, leurs houilles et leurs bois ne peuvent pas arriver sur les marchés de Paris et des autres points de la France avec les mêmes avantages que ceux qui y viennent par les canaux de la Bourgogne et de Saint-Quentin.

J'en attribue la cause aux tarifs élevés des canaux de Briare et du Loing, qui découragent les propriétaires et les industriels des départements du centre, dont les marchandises sont ainsi grevées. Je prie MM. les Ministres de prendre en grande considération les demandes qui leur ont été adressées à plusieurs reprises, et notamment les délibérations des conseils généraux de la Haute-Loire, de l'Allier et du Puy-de-Dôme, qui ont fait valoir avec beaucoup de force l'état de souffrance dans lequel ils sont.

M. Saunac. — Les provinces de l'est de la France ne sont pas aussi favorisées que le preo-

pinant le pense. L'ordonnance du 19 janvier dont a parlé M. le comte Jaubert prescrit de nouveaux tarifs pour le canal de Bourgogne. Il résulterait, quant aux farines destinées pour Paris, qu'un bateau composé de cent tonneaux, qui payait 564 francs, payera maintenant 980 francs, ce qui fait une augmentation de 484 francs; que la même quantité de blé qui payait 439 francs, payera 980 francs, augmentation de 540 francs. Cet accroissement de droit a pour conséquence que des quantités considérables de blé, maintenant déposées à la Maison-de-Paille, à la destination de Paris, y restent sans être expédiées, parce qu'il y aurait une perte considérable pour l'expéditeur. J'ajoute que les fers et autres métaux sont frappés dans la même proportion. Les sciages de sapin qui arrivent en assez grande quantité des départements de l'est, qui payaient 174 francs, sont taxés à 735 francs : différence, 561 francs; en sorte qu'il est impossible de les transporter.

De plus, les blancs de Troyes qui se transportent en Suisse seraient aujourd'hui dans l'impossibilité de se servir du canal de Bourgogne. Le nouveau tarif doit être mis à exécution le 1er mars. Je demande que M. le Ministre des finances accorde un sursis, ainsi que M. le comte Jaubert l'a demandé lui-même, pour le canal latéral à la Loire.

M. Passy, ministre des finances. — Messieurs, des ordonnances ont été rendues pour l'application de tarifs au canal de Bourgogne et au canal latéral à la Loire. Je crois, en effet, que ces ordonnances n'ont pas fixé un délai suffisamment long, et qu'un certain nombre d'entreprises engagées déjà se trouvent frappées et ne devraient pas l'être. Il y a des moyens de rectification par voie administrative, et on s'en occupe; reste la question de fixation, par ordonnance, d'un nouveau délai. Ce côté de la question, je demande la permission de l'examiner.

Je crois que, malgré la situation du ministère, il est possible d'obtenir une ordonnance rectificative; mais elle ne sera rendue qu'après que j'aurai examiné ce qu'il est possible de faire dans cette situation.

Il est certain que l'ordonnance est légale; l'ordonnance n'est que l'application des lois du pays et des engagements antérieurs.

Quant au délai, je le répète, il n'est pas suffisamment long, il y a rectification possible par voie administrative; le délai nouveau qu'il serait possible d'introduire devrait se prolonger jusqu'après l'époque du chômage. Cette question, je vais l'examiner, la Chambre peut en être certaine, avec le plus grand soin, avec le ferme désir de ménager les intérêts engagés dans les canaux.

Quant à la proposition dont a parlé l'honorable M. Jaubert, nous nous en sommes occupés. La proposition était mûre, un projet de loi devait être présenté. M. Jaubert l'a introduit par voie d'initiative; nos successeurs auront à s'expliquer à cet égard.

Quant au fond de la proposition, je crois qu'elle serait bonne comme M. le comte Jaubert l'a exposée à la Chambre.

Je n'ai rien à ajouter sur ce côté de la question.

M. Mauguin. — Je ne veux pas critiquer l'ordonnance rendue, je reconnais qu'au fond elle a été légale; mais je crois que dans cette mesure il y aurait beaucoup à reprendre; je pense que la Chambre ne peut donner trop d'attention à ce point, qu'il est indispensable de régulariser les tarifs de nos canaux, non pas en considérant un canal en particulier, mais en considérant toutes nos voies navigables en général: il est indispensable d'entretenir de l'ordre dans ce travail, et conséquemment la Chambre doit s'en occuper. Il est à regretter que le ministère ne puisse pas s'occuper en ce moment sérieusement de ce travail; mais il faut espérer que bientôt il y aura un ministère qui pourra le faire. La Couronne est chargée d'un soin que certainement elle ne négligera pas; elle a maintenant à remplir ses plus nobles, ses plus hautes fonctions: nous devons penser qu'elle répondra au besoin du pays, qu'elle se hâtera d'organiser le pouvoir, car le pays ne peut rester longtemps sans un pouvoir organisé.

M. Dufaure, ministre des travaux publics. — Les différents objets dont M. le comte Jaubert a entretenu la Chambre méritent assurément toute son attention; je dois dire que le Gouvernement ne les a pas perdus de vue. Il était important de surveiller les moyens de communication dans cette partie de la France au nom de laquelle l'honorable membre a spécialement parlé: nous nous sommes d'abord occupés de la navigation du fleuve lui-même; nous l'avons considéré comme la plus belle artère de communication qui existe en France; nous avons fait ce que nous avons pu pour nous éclairer sur ses besoins et sur les moyens de l'améliorer.

Il y a quelques jours, j'ai chargé un membre distingué du corps des ponts et chaussées d'inspecter tout le cours de la Loire, d'indiquer ses irrégularités et leurs causes, enfin d'étudier les moyens de la rendre, en tout lieu et en tout temps, navigable.

Relativement aux canaux, M. le comte Jaubert a indiqué deux partis qui me paraissent de la plus haute importance: le premier, celui dont a parlé M. Mauguin, concerne les tarifs, qu'il est utile d'égaliser. M. le comte Jaubert doit prendre l'initiative de cette mesure.

Nous nous en étions occupés.

La Chambre comprend que nous ne pouvons pas en ce moment user de l'initiative du Gouvernement pour lui apporter un projet de loi. Nous devons nous joindre à tous nos collègues pour prier l'honorable comte Jaubert de la prendre lui-même, et de déposer une proposition à cet égard.

Il y a un autre point sur lequel l'attention du Gouvernement et des Chambres devra se porter, c'est relativement à l'expropriation de grands travaux d'utilité publique. La Charte a imposé à tout le monde sans exception le sacrifice de sa propriété particulière dans un intérêt public; mais la loi du 17 juillet 1833 n'a organisé ce sacrifice que relativement aux propriétés immobilières ordinaires, de manière que la législation pratique existante se trouve, à mon avis, impuissante relativement à l'expropriation des canaux dont a parlé M. le comte Jaubert.

Quant aux chemins de fer, vous savez ce qui a été fait pour les dernières concessions qui ont eu lieu.

On a eu soin d'introduire dans les cahiers des charges un article spécial par lequel on réglait le mode de rachat du chemin de fer. Quant aux canaux concédés en 1821, rien de pareil n'a

été fait. D'où il résulte qu'une loi spéciale est nécessaire pour régler le mode d'expropriation, et, je le répète, cette loi ne serait que l'application de l'article 9 de la Charte constitutionnelle. Averti par une commission nommée par le ministre des finances, j'avais cherché d'abord à introduire un chapitre spécial dans le projet de loi sur l'expropriation, qui a été présenté à la Chambre des Pairs, pour régler cette nature d'expropriation; mais je n'ai pas tardé à m'apercevoir que ce projet de loi ne pouvait avoir pour objet que d'introduire des améliorations indiquées par l'expérience dans la loi du 7 juillet 1833, qu'il devait, par conséquent, se renfermer dans le cercle qu'a observé cette dernière loi. J'ai pensé qu'il était nécessaire de présenter une loi spéciale pour organiser l'expropriation de ces grandes propriétés qui ont été créées sur le territoire de notre pays par des concessions de travaux publics.

Ce projet a été étudié; il pourra être présenté par nos successeurs dans la session actuelle. Quant à moi, je n'ai qu'à émettre le vœu que cette idée soit poursuivie, et qu'elle produise bientôt une loi qui nous paraît nécessaire.

M. le comte Jaubert. — Il resterait à rappeler au ministre un point qui a été traité aussi dans mon discours, relativement au chargement et au déchargement sur la rive droite du canal latéral à la Loire, qui sont interdits par des arrêtés. Il serait facile au ministre de répondre, sous ce rapport, aux vœux du commerce et des riverains.

M. le Président. — Les explications ont été données; il y aurait lieu pour la Chambre à continuer son ordre du jour. Quant à la proposition à laquelle il a été fait allusion, elle n'existe pas dans la forme légale. Quand elle sera déposée conformément au règlement, la Chambre en délibérera.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du lundi 4 mai 1840.

M. le comte Jaubert, ministre des travaux publics. — Messieurs, avant que la chambre passe à la discussion de la loi en elle-même, je désirerais lui adresser quelques mots au sujet d'une lacune qui a été signalée par la commission dans la législation actuelle sur l'expropriation forcée pour cause d'utilité publique. Cette lacune a trait aux voies de communication concédées à des particuliers, soit qu'il s'agisse de routes, de chemins de fer ou de canaux.

Dans les lois qui ont été rendues au sujet des chemins de fer, le Gouvernement et les Chambres ont eu soin d'insérer une clause de rachat, de sorte qu'à l'égard de ces concessions nouvelles aucune difficulté ne peut s'élever. Les conditions du rachat sont prévues et peuvent s'exécuter. Il n'en est pas de même des concessions antérieures au sujet desquelles aucune précaution n'a été prise. Et cependant il peut arriver des circonstances où il serait du plus grand

intérêt pour l'État de rentrer en possession de ces portions aliénées du domaine public de l'État.

Cette nécessité se révèle surtout à l'égard des canaux, sur plusieurs desquels il existe des tarifs véritablement exorbitants et contre lesquels le commerce n'a cessé de réclamer. Les tribunes des deux Chambres ont retenti de plaintes à cet égard, surtout dans les cinq dernières années.

Le Gouvernement, dont l'attention a été éveillée par la discussion des Chambres, a entamé des négociations avec les propriétaires de ces canaux, et je dois, à cet égard, rendre hommage au zèle que l'honorable M. d'Argout a porté dans ces négociations lorsqu'il était ministre des finances. Ces négociations ont malheureusement échoué, et le Gouvernement s'est trouvé en présence d'une résistance obstinée, et, je crois, contraire aux intérêts mêmes de ceux avec lesquels il s'agissait de traiter.

Cependant il faut bien qu'un moyen quelconque soit mis aux mains du Gouvernement. Aucune propriété, de quelque nature qu'elle soit, de quelque importance qu'elle puisse être, ne peut se soustraire au principe général de l'expropriation forcée pour cause d'utilité publique, principe qui est posé par la Charte elle-même.

Le principe a été organisé en ce qui concerne la propriété particulière; le champ, le pré, la maison, ont été soumis à ce principe par la loi du 7 juillet 1833, sur la modification de laquelle vous êtes appelés à vous prononcer aujourd'hui. Mais ce principe n'a pas encore été organisé au sujet de ce genre de propriété, souvent d'une importance immense, qui consiste dans les voies de communication elles-mêmes.

La commission a reconnu, et tous les bons esprits avaient été frappés d'avance de cette idée, qu'il était impossible d'appliquer aux propriétés dont il s'agit, et aux canaux en particulier, les règles contenues dans la loi du 7 juillet 1833; que le jury institué par cette loi n'était pas apte à prononcer sur des intérêts d'un ordre aussi élevé. Il s'agit donc de constituer une autorité particulière, qui puisse apprécier le dommage toutes les fois qu'il faudra recourir à ce moyen extrême de l'expropriation forcée.

Ce sujet a déjà été traité incidemment plusieurs fois dans l'une et l'autre Chambre. Récemment, dans l'autre Chambre, mon honorable prédécesseur a dit qu'un projet sur cette matière avait été étudié, et qu'il pourrait être présenté dans la session actuelle. Cet engagement, nous sommes disposés à le remplir, et je dois prévenir la Chambre que d'ici à très-peu de temps elle sera saisie d'un projet sur cette matière.

L'importance du sujet est telle, qu'on ne pourrait pas adjoindre un titre spécial concernant les travaux à la loi actuelle; l'accessoire serait hors de proportion avec le principal.

D'ici à peu de temps nous appellerons les sérieuses méditations de la Chambre sur cette matière.

5.

21 mars 1837.

Régie intéressée des canaux appartenant à l'État, et proposition relative à quatre de ces canaux, faite au Gouvernement par MM. Bartholony et Delahante.

(Extrait de l'ouvrage de M. Bartholony, intitulé : *Appendice à l'écrit du meilleur système à adopter pour l'exécution des travaux publics.* — Paris, Carilian-Gœury, 1839.

CONDITIONS.

La compagnie se chargerait de l'entretien et de l'administration des canaux appartenant à l'État, qui font partie de la grande ligne de navigation liant Paris avec le Sud,

SAVOIR:

1° Le canal latéral à la Loire,
2° Le canal du Berry,
3° Le canal du Nivernais,
4° Le canal du Centre,
} voie navigable de Paris à Marseille.

La compagnie payerait à l'État, en deux termes semestriels, et jusqu'à expiration du bail, une somme équivalente aux annuités imposées au trésor par les emprunts contractés pour ces canaux,

SAVOIR :

Canal latéral à la Loire	800,400 fr.
Canal du Berry	817,200
Canal du Nivernais	542,400
Et, pour le canal du Centre, une somme fixée à forfait à	190,000
TOTAL	2,350,000 fr.

et ce, à partir et au fur et à mesure des livraisons des canaux en pleine navigation et en bon état.

En raison de ce que, les premières années, les canaux coûtent plus à entretenir et produisent moins, la compagnie ne payerait point de fermage la première année du bail, et partagerait seulement le produit net avec le Gouvernement. Par cette même raison, le prix du bail, fixé ci-dessus à 2 millions 350 mille francs, serait diminué de moitié pendant les cinq années suivantes, et d'un quart pendant cinq autres années ; de telle sorte que l'État n'entrerait en jouissance *de la totalité* de l'annuité promise qu'à partir de la onzième année de la prise de possession.

Les bénéfices nets de la compagnie, c'est-à-dire déduction faite de tous les frais de réparation, l'entretien et d'administration des canaux, et du prix du fermage, seraient partagés par moitié entre l'État et la compagnie, bien entendu qu'il serait établi une comptabilité distincte pour chaque canal, et qu'on partagerait le produit net de l'ensemble.

La compagnie déposerait des actions de jouissance de ces mêmes canaux, à titre de cautionnement, pour une somme représentant au moins une année de bail.

Le bail commencerait à partir de l'achèvement et de la prise de possession de chaque canal, et finirait le 31 décembre 1899.

La compagnie s'engagerait à tenir, pendant toute la durée du bail, les susdits travaux en parfait état d'entretien, et, à son expiration, à les rendre dans le même état de bon entretien et de bonne navigation.

Dans la limite du maximum des tarifs, elle serait libre de régler les droits comme elle l'entendrait.

Si, dans un intérêt de bonne administration, il y avait lieu à apporter législativement quelques changements aux tarifs actuels, la compagnie s'en entendrait à l'amiable avec le Gouvernement.

L'État resterait naturellement tenu d'acquitter tous ses engagements antérieurs, relatifs aux *emprunts de canaux*.

MOTIFS À L'APPUI DE LA PROPOSITION.

Nous allons essayer de développer succinctement les motifs qui nous paraissent militer fortement en faveur de la concession, en régie intéressée, des canaux appartenant à l'État, à des compagnies particulières.

Nous donnons nos idées sans commentaires, laissant à ceux qui en sont plus capables le soin de les développer et de les faire valoir convenablement.

Et d'abord, à l'appui de notre demande, nous citerons l'opinion d'un grand administrateur, Napoléon, qui, en 1810, voulait débarrasser à tout prix l'administration de la gestion des canaux appartenant à l'État. Après plusieurs tentatives inutiles, ne trouvant personne pour les acheter, il s'était décidé à les *donner* plutôt que de les laisser gérer par les ponts et chaussées.

Il avait reconnu que les ingénieurs, très-habiles pour créer les ouvrages, n'avaient pas les connaissances et les habitudes commerciales nécessaires pour les bien gérer; et ce qui était vrai alors l'est encore plus aujourd'hui : car, l'État voulant se livrer à beaucoup d'entreprises nouvelles, il importe plus que jamais de débarrasser l'administration des soins qu'exigerait d'elle la gestion des ouvrages achevés, alors même que ses agents auraient les qualités qui leur manquent pour bien s'acquitter de cette tâche (1).

---

(1) La commission nommée, en 1837, pour émettre un avis sur l'exécution, par l'Etat ou par l'industrie privée, des grandes lignes de chemins de fer projetés, a voté pour leur exploitation par l'industrie, au moyen de l'affermage, et pour leur exécution au compte de l'État.

Ce qui tombe sous le sens, c'est que la mise en régie intéressée des canaux aurait pour l'État, entre autres avantages, ceux qui suivent :

De le débarrasser d'une administration compliquée, de simplifier considérablement la comptabilité du budget (qui se bornerait alors à deux articles de recette : 1° le prix fixe du bail; 2° la part du trésor des excédants).

Un avantage important résulterait, d'ailleurs, de la mesure qui centraliserait sur les livres d'une régie intéressée, surveillée par un commissaire du Roi et comptable à la cour des comptes, toute la comptabilité du produit des canaux, de leurs frais d'administration et des dépenses d'entretien et de réparations de toute nature : ce serait d'éviter les difficultés sans nombre qui ne manqueront pas, autrement, de s'élever entre l'État et ses copropriétaires, les porteurs d'actions de jouissance, sur le compte exact des produits affectés au service des emprunts et qui doivent être partagés entre l'État et eux.

Dans l'état actuel des choses résultant des règles de la comptabilité publique, le compte des produits nets des canaux serait fort difficile à établir; car, d'une part, leurs produits bruts perçus par l'administration des contributions indirectes figurent dans les recettes du budget général de l'État; les frais de perception de ces produits sont compris dans le budget des dépenses du ministère des finances, et les frais d'entretien et de réparation des canaux sont compris, au contraire, dans le budget du ministère des travaux publics.

Le compte du revenu net des canaux n'existe donc nulle part, et pourtant il faut l'établir, puisqu'il est indispensable pour régler le sort des copropriétaires porteurs des actions de jouissance, lesquels ont le droit de discuter et d'arrêter ce compte, et ne manqueront certainement pas de le faire avec tout le soin qu'exigeront leurs intérêts. Or, ce compte se trouverait tout établi, et régulièrement, sur les livres de la régie intéressée, et, de plus, son exactitude serait constatée par un arrêt de la cour des comptes.

La régie intéressée affranchirait encore l'État de toutes les questions si difficiles de tarif (nous prouverons plus loin qu'il n'est pas en son pouvoir de les résoudre convenablement).

La régie intéressée aurait pour objet, enfin, de diminuer les dépenses d'entretien, d'empêcher la fraude, d'augmenter notablement les produits, tout en ménageant, et même en servant le commerce et l'industrie; cette augmentation de produits se trouverait dans une administration active, intelligente, et notamment dans des tarifs bien appropriés aux localités, aux circonstances, aux temps. Ces tarifs sont modifiables par mille considérations qu'une administration intéressée, et sans cesse aux enquêtes, pourrait seule apprécier, à l'aide du temps et de recherches minutieuses et continuelles.

Pour justifier notre assertion, nous dirons en quelques mots quels sont les moyens naturels aux compagnies pour augmenter notablement le produit des canaux entre leurs mains.

Nous posons en fait d'abord, et ce ne sera contesté par personne, que l'industrie privée, débarrassée de toutes les formes administratives, et stimulée par son intérêt, est beaucoup plus propre, sous tous les rapports, qu'une administration publique, à entretenir économiquement les canaux.

Elle est également plus apte à empêcher la fraude ou la négligence; or, il est probable que,

ur les canaux de l'État, il se fait, dans le jaugeage des bateaux et l'application des tarifs, des erreurs volontaires ou involontaires très-notables, dont la répression aurait une grande influence sur les produits.

Il est certain, en outre, que, l'administration passant en mains de l'industrie privée, celle-ci pousserait aux améliorations de toutes ses forces.

Ainsi, à l'exemple de ce qui a lieu dans des pays voisins, elle créerait des services accélérés pour les marchandises précieuses, qui payeraient alors, *volontairement,* le double ou le triple des droits. Elle établirait des services accélérés pour le transport des voyageurs; elle offrirait des primes d'encouragement pour la découverte de nouveaux moyens de perfectionnement, soit dans l'entretien des ouvrages, soit pour l'application de la vapeur à la navigation sur les canaux, etc., etc.

Enfin elle agirait sans cesse dans une vue unique : celle de rendre les canaux *plus utiles* et *dès lors plus productifs;* et, en cela, elle servirait tout à la fois ses intérêts, ceux de l'État et ceux du pays tout entier, qui ne profitera largement de ces moyens de transport qu'autant qu'on les aura rendus aussi parfaits que possible.

Un fait hors de contestation, c'est que l'administration publique et ses agents les ingénieurs sont tout à fait hors d'état, quelque bonne volonté qu'on leur suppose, de produire ces utiles résultats.

Donc, à ne considérer la mesure que sous ce point de vue, il n'y aurait pas à hésiter; mais il est une autre considération qui domine tout : c'est la question des tarifs, dont la solution convenable est, à elle seule, d'une grande difficulté, même pour les compagnies les plus intelligentes, à plus forte raison pour le Gouvernement. Et cette impuissance radicale de l'État, dans une question qui intéresse à un aussi haut degré le commerce, l'industrie et l'agriculture, est tout à fait déterminante, selon nous, pour l'adoption du système que nous proposons.

Une assertion aussi tranchée nous oblige à entrer dans quelques développements, qu'on excusera en raison de l'importance du sujet.

C'est une chose fort difficile, impossible même, que de faire un tarif de droits dont tout le monde soit content. Il n'en existe aucun qui n'excite de perpétuelles réclamations, soit qu'en effet quelque denrée se trouve frappée d'une taxe qu'elle ne peut pas supporter, soit que le commerce tende toujours à diminuer ses charges, ne demandant pas mieux que de s'en affranchir tout à fait, si on voulait l'écouter.

De loin en loin, le Gouvernement rassemble toutes ces réclamations, les examine, remanie ses tarifs, fait et défait à peu près au hasard, et quand, après de longues discussions, il a enfin arrêté quelque chose, son œuvre est déjà surannée; les plaintes recommencent bientôt, et l'on n'est pas plus avancé qu'auparavant. Pourquoi? Parce qu'on a eu le tort d'attacher de la fixité à ce qui n'en a pas, à ce qui ne peut en avoir. En commerce, tout est variable et mobile. L'abondance ou la rareté de la production font varier le prix de premier achat: le fret varie, l'assurance varie, l'intérêt de l'argent varie; et si, au milieu de tant d'éléments variables, vous en introduisez un qui reste stationnaire, tel que le droit de navigation, il est clair qu'il doit, par intervalles, faire violence à tous les autres.

Il est donc nécessaire que la fixation du droit, ainsi que sa perception, se lient à un intérêt particulier qui s'interpose au milieu de tous les autres, pour leur céder au besoin, mais aussi pour mettre de justes bornes à leurs exigences.

Les canaux sont des immeubles dont l'État doit, financièrement parlant, tâcher de tirer le plus grand parti possible. S'il méconnaissait son intérêt à cet égard, s'il voulait abaisser au delà du besoin les droits établis par les lois, il trouverait un invincible obstacle dans la résistance des compagnies auxquelles il a concédé le partage des produits pendant un certain temps, comme un accessoire du prix des fonds qu'elles lui ont prêtés.

Or, l'intérêt de l'État, celui des compagnies, celui du commerce même, est que les canaux aient toute l'activité qu'ils peuvent avoir; que tout ce qui peut y passer y passe, en abandonnant les voies de terre et de mer, plus lentes ou plus dispendieuses.

Pour cela, il faut que le droit à percevoir s'arrête au point juste où la voie du canal cesserait d'être la plus économique, ou bien où ce droit, renchérissant trop telle denrée qui a tel trajet à faire pour arriver au lieu de consommation, l'empêcherait de pouvoir soutenir la concurrence avec celle d'une autre provenance.

Est-il possible de rédiger un tarif qui, d'un bout à l'autre, remplisse ces conditions? Évidemment non; car, comme nous l'avons dit, tout est mobile dans le commerce, et telle circonstance qui fait obstacle aujourd'hui n'en fera pas l'année prochaine, et réciproquement.

La solution du problème est de considérer le tarif comme un maximum, une limite posée par la loi à ce genre d'impôt, et d'en confier la perception à une régie intéressée qui, au-dessous de cette limite, ait toute liberté de se mouvoir en baissant ou relevant le droit, selon les circonstances (1).

Le Gouvernement est déjà entré dans ce système pour divers canaux exécutés par des compagnies, moyennant la concession des péages, soit à temps, soit à perpétuité : tels sont le canal d'Aire à la Bassée, le canal de jonction de la Sambre à l'Oise, le canal de la Basse-Sambre et autres. Les tarifs imposés aux concessionnaires de ces entreprises ne peuvent être considérés que comme un maximum qu'ils peuvent modérer à leur gré, mais qu'il ne leur est pas permis d'outre-passer. Vainement voudrait-on les obliger à exécuter le tarif tel qu'il est, à percevoir en entier le droit fixé, sans se mêler de favoriser une industrie naissante ou de faire concurrence à une voie rivale. On sent combien cette obligation serait facilement éludée : celui qui perçoit pour son propre compte est bien le maître d'exiger moins qu'il ne lui est dû, et

---

(1) Pour bien rendre notre idée, une administration éclairée devrait faire des réductions particulières à telle houillère, par exemple, qui, placée à une certaine distance du canal, ne pourrait pas exploiter sa mine sans cette concession.

Il pourrait même arriver des cas où il serait d'une bonne administration de livrer le canal gratis pendant un certain temps à une telle entreprise; car, sans cette faveur, on n'aurait pas pu mettre en valeur une industrie qui, une fois créée, pourrait, plus tard, donner au canal de beaux produits.

On voit, par ce qui précède, que le maximum d'un tarif est le cercle dans lequel une administration intelligente doit se mouvoir, mais n'est nullement le prix fixe auquel les marchandises doivent être tarifées, sans égard à mille considérations de tout genre et de toute nature qui doivent sans cesse modifier le tarif.

même de ne rien exiger du tout. Aussi peut-on être sûr que les compagnies concessionnaires examinent fort attentivement en quoi le tarif peut faire obstacle à la circulation, pour y remédier en le modifiant; mais en même temps on peut être convaincu non-seulement que, dans cette carrière, elles ne vont pas plus loin qu'il ne faut, mais aussi qu'elles ne font aucune grâce aux marchandises qui, avec le tarif légal, trouvent de l'avantage à préférer le canal à d'autres voies. Elles ne sont probablement pas moins attentives à organiser la perception avec économie, à en simplifier les écritures sans nuire à la sécurité de leurs intérêts, et à empêcher la fraude des droits.

Ce que le Gouvernement laisse faire pour les canaux dont il a abandonné la jouissance, ne saurait-il le faire pour ceux dont il n'a cédé la jouissance qu'en partie, pour un temps limité et dans un long avenir? Cette surveillance de tous les instants, cette vigilance de l'intérêt privé, ne saurait-il les adapter à des revenus qui sont indivis entre cet intérêt privé et l'État? Et quand le Gouvernement a fait de si énormes sacrifices pour l'établissement de grandes lignes navigables, résisterait-il à une mesure qui, tout d'abord, le dédommage de ces sacrifices en l'affranchissant de la dette spéciale qu'ils lui ont fait contracter?

Cette mesure semble d'autant plus nécessaire que, sans elle, les vices réels des tarifs seraient difficiles à corriger; les tarifs deviendraient immuables par la force des choses. En effet, le cahier des charges relatif aux emprunts porte, article 11 :

« Le tarif des droits de péage annexé au présent cahier de charges, et signé par les sou-« missionnaires, ne pourra être modifié que du consentement mutuel du Gouvernement et de « la compagnie; et, dans tous les cas, il ne pourra être fait audit tarif aucune augmentation « qu'en vertu d'une loi. »

Le Gouvernement, quelque persuadé qu'il soit de la justesse de ses vues, ne peut donc rien faire par lui-même. S'il veut abaisser, il faut qu'il se procure le consentement des compagnies; s'il veut élever, il doit obtenir l'assentiment des Chambres. Les Chambres, on le sait, n'aiment pas à voter de nouveaux impôts. Quant aux compagnies, elles sont, dans le cas contraire, encore plus difficiles à persuader. La proposition de diminuer les tarifs a toujours, à leurs yeux, l'air d'une atteinte portée à leurs droits. Vainement leur explique-t-on que le Gouvernement a le même intérêt qu'elles, et qu'abaisser les droits, c'est en même temps augmenter les produits. Elles n'en croient rien, d'abord parce que cette dernière maxime, poussée à l'excès, cesse d'être juste, et ensuite parce qu'on ne saurait nier que le Gouvernement a, à l'activité du commerce et à la grande circulation des marchandises, un intérêt indirect fort indépendant du plus ou moins de produits des péages.

Ces compagnies donc, si défiantes à l'égard du Gouvernement, si disposées, comme une expérience récente l'a démontré, à mettre des obstacles, des restrictions, des conditions aux amendements bien ou mal conçus que le Gouvernement pourra leur proposer, n'auront aucune défiance d'une compagnie intermédiaire dont elles sauront que l'unique intérêt est de faire produire aux canaux le plus d'argent possible.

Le consentement que, d'après le cahier des charges, elles sont appelées à donner à chaque nouvelle modification du tarif, serait implicitement compris, une fois pour toutes, dans

l'adoption du principe de la concession des péages à une compagnie fermière, qu'elles ne rejetteront pas, puisqu'elles en ont les premières ouvert l'avis.

Nous pensons donc que la mise en régie intéressée des canaux de l'État, au moyen des compagnies, n'aurait que des avantages et point d'inconvénients, et que ce serait une mesure de haute et bonne administration.

Nous avons dit que les actions de jouissance des emprunts n'y mettraient aucune opposition. Nous avons la conviction que les porteurs de ces actions, dans chaque compagnie, s'empresseraient d'y adhérer comme à une chose tout à fait favorable à leurs intérêts.

Ainsi le mode d'exécution serait des plus simples : il faudrait que les anciennes compagnies approuvassent le traité fait par l'État avec la compagnie chargée de la régie, lequel traité autoriserait celle-ci à user des tarifs comme elle l'entendrait, dans les limites assignées par les lois de 1821 et 1822.

Vis-à-vis des compagnies prêteuses, le Gouvernement accomplirait naturellement tous ses engagements antérieurs, et, comme un article du cahier des charges l'oblige à appliquer à l'accélération de l'amortissement tous les produits excédant les besoins, pour le service des canaux et des emprunts, il pourrait, s'il le préférait, n'affecter à cette destination que ce qu'il toucherait réellement pour sa part de la régie intéressée; mais, en même temps, il aurait le droit incontestable, en prenant dans le trésor la différence, d'y consacrer le revenu total des canaux, ce qui lui procurerait l'avantage d'amortir plus tôt des emprunts contractés à un taux bien plus onéreux que celui auquel le trésor pourrait se procurer des fonds aujourd'hui; ce qui le constituerait en bénéfice d'au moins 3 pour cent sur l'intérêt annuel des susdits emprunts.

Par tout ce qui précède, nous pensons avoir démontré jusqu'à l'évidence l'immense intérêt qu'il y aurait pour le Gouvernement à adopter le système de la régie intéressée des canaux.

Paris, le 21 mars 1837.

Extrait du Discours prononcé par M. André d'Aubière, lors de la discussion de la loi des canaux de 1822.

« Ce n'est pas avec autant de facilité que nous l'avons fait qu'on se déterminait autrefois « à voter des fonds pour les entreprises les plus utiles. Lorsque les états de Languedoc déli- « bérèrent, par ordre du Roi, sur le secours qu'on leur demandait pour exécuter le canal du « Languedoc, quoique convaincus de l'utilité de ce projet, ils ne purent se défendre de la « méfiance que les fonds accordés ne fussent employés à d'autres dépenses, et que leur pays, « au lieu d'une nouvelle voie, n'eût qu'une imposition de plus; ils déclarèrent, le 26 février « 1666, qu'ils ne pouvaient, ni pour le présent, ni pour l'avenir, contribuer à la dépense des « ouvrages du canal. A la vérité, lorsque, dans les années suivantes, le canal fut assez avancé « pour faire prévoir qu'il ne serait pas abandonné, les états accordèrent libéralement des « sommes considérables pour en terminer l'exécution. Mais un fait historique bien remarquable « à ce sujet, c'est que l'édit qui avait été rendu pour autoriser l'entreprise en faveur du célèbre « Riquet, en stipulant que la propriété à titre de fief lui était cédée *à perpétuité,* avait ajouté

« par erreur qu'il pourrait en être dépossédé moyennant le remboursement du prix. Riquet « réclama auprès de Colbert, qui s'empressa de rectifier cette erreur. Un arrêt du conseil « d'État fut rendu à ce sujet, et les lettres patentes interprétèrent la clause de l'édit précé- « dent : il fut décidé que les adjudicataires du fief et du péage en jouiraient en toute propriété, « incommutablement, sans qu'ils pussent *être censés ni réputés domaniaux, ni sujets à ra-* « *chat, et sans que les héritiers ou adjudicataires pussent jamais en être dépossédés.* Ces « deux lois furent enregistrées dans les diverses cours souveraines, et devinrent lois de l'État.

« Mais, avant que de rendre ces édits, une question préliminaire fut solennellement discutée « dans le conseil de Louis XIV : il s'agissait de déterminer s'il convenait aux intérêts de l'État « que le Roi retînt la propriété du canal, ou qu'il l'abandonnât à des particuliers. Le résultat « d'une longue délibération fut que cet ouvrage, qui exigeait une attention continuelle et des « dépenses journalières, ne pouvait, sans inconvénient, être confié à une régie publique; « qu'il était plus avantageux et plus sûr d'en laisser la conduite à un particulier, de lui en « donner la propriété, de l'intéresser ainsi à la conservation de la chose, et de mettre l'intérêt « public sous la sauvegarde de l'intérêt personnel. Cette disposition, est-il dit, assure la so- « lidité, l'entretien et l'amélioration du canal; il n'y a à craindre aucune interruption par les « embarras de finance, ni par les malheurs de l'État. L'historien ajoute avec raison que c'est « à cette disposition qu'est due l'exécution de cette grande entreprise, tandis que des projets « du même genre ont échoué depuis, parce que des ministres moins prévoyants que Colbert « ont négligé d'adopter son système; et ce grand ministre sentit lui-même toute la justesse « d'une remarque de Riquet que l'on trouve dans une de ses lettres : *Que l'intérêt particulier* « *d'une famille propriétaire est le meilleur garant de l'intérêt général.* »

On voit, par ce qui précède, qu'il y a déjà environ deux siècles, l'illustre Colbert avait parfaitement compris la nécessité de ne pas laisser à l'État la gestion et l'entretien d'ouvrages de la nature de ceux du canal du Languedoc; et, certes, l'autorité de son nom vient prêter un puissant secours à notre demande de la mise en régie intéressée des canaux appartenant à l'État.

Il est incroyable qu'une semblable mesure rencontre encore de l'opposition, et que ce soit justement de la part de l'administration où se rencontrent le plus grand nombre d'hommes appelés par vocation à s'occuper de ces questions et qui devraient le mieux connaître les inconvénients graves et nombreux de l'ordre de choses actuel.

On voit aussi que le conseil de Louis XIV alla plus loin que nous ne le demandons nous-mêmes, pour la législation des travaux publics, en refusant à l'État le droit de rachat du canal du Languedoc (il y a loin de là à la confiscation au moyen de nos concessions temporaires); il se fondait sur de bonnes raisons sans doute, et la première, c'est qu'il ne faut pas que jamais l'État ait à gérer par lui-même de semblables propriétés.

Toutefois, en concédant ce droit de rachat, on a fait tomber beaucoup de craintes et de suppositions chimériques; c'est surtout sous ce point de vue que nous avons appuyé nous-mêmes l'insertion de cette clause dans nos lois de concessions, clause qui serait inutile (puisqu'elle est de droit commun) si elle n'avait pas l'avantage de fixer à l'avance les conditions du

rachat. Mais, nous le répétons, c'est une clause sans valeur réelle. Il ne sera jamais dans l'intérêt de l'État de s'en prévaloir, et le trésor, quand il aura des richesses surabondantes, pourra en faire un bien meilleur usage que d'acquérir des propriétés qui péricliteraient entre ses mains.

Lettre de MM. Bartholony et Delahante à M. le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce (M. Martin (du Nord).)

18 mai 1837. Nous avons eu l'honneur de vous remettre, le 21 mars dernier, des propositions relatives à la mise en régie intéressée du produit de plusieurs canaux. Vous avez eu la bonté de nous dire que cette affaire vous paraissait pouvoir présenter de grands avantages pour l'État et concilier en même temps bien des intérêts, et que vous donneriez votre assentiment à l'introduction, dans la loi des finances, d'un article additionnel qui autoriserait le Gouvernement à traiter de cette régie intéressée.

Le moment approche où cette loi va être discutée. Le rapporteur des voies et moyens, M. Jacques Lefebvre, nous a paru également frappé de l'utilité d'un tel amendement; mais il pense que, pour s'en occuper, la commission du budget devrait être saisie de la question d'une manière officielle. Il serait donc à désirer, M. le Ministre, que vous voulussiez bien engager la commission du budget à s'occuper de cette affaire.

Nous avons l'honneur d'être, etc.

6.

Extrait de l'ouvrage de M. le comte Pillet-Will: De la dépense et du produit des canaux, etc. — *Paris, chez Dufart, 1837.*

A. — *Produits des canaux ordonnés par les lois de 1821 et 1822.*

1° PRODUITS BRUTS DES CANAUX OUVERTS À LA CIRCULATION (1836).

1837.

Canal du Rhône au Rhin	796,804f
—— de Bourgogne	631,382
—— des Ardennes (ne figure pas dans le compte de l'administration)	
—— de la Somme	365,800
—— de l'Oise	318,407
—— d'Arles à Bouc	50,293

2° PRODUITS PROBABLES DES AUTRES CANAUX DE 1821 et 1822.

Canal latéral à la Loire. — Produit brut...	4,800,000f,	net..	4,500,000f	Entretien..... 200,000f Administration. 100,000	300,000f
—— du Berry..... ——————	3,000,000	——	2,600,000	Entretien..... 250,000 Administration. 150,000	400,000
—— du Nivernais..... ——————	880,000	——	580,000	Entretien..... 200,000 Administration. 100,000	300,000

M. l'ingénieur Poirée porte le produit du canal du Nivernais à 1,300,000 francs.

Canaux de Bretagne.	1re Partie...	Produit brut.	890,000f	net..	800,000f	Entretien..... 60,000f Administration. 30,000	90,000f
	2e Partie....	———	1,400,000	——	1,000,000	Entretien..... 280,000 Administration. 120,000	400,000
	Canal d'Ille-et-Rance.	———	540,000	——	420,000	Entretien..... 80,000 Administration. 40,000	120,000
	—— du Blavet....	———	400,000	——	330,000	Entretien..... 45,000 Administration. 25,000	70,000

B. — *Annuités à payer aux compagnies, par l'État, pour intérêts, amortissement et primes.* (Voir aussi n° 11, p. 120-121.)

Canal latéral à la Loire.....	800,400f
—— du Loing....	817,200
—— du Nivernais.....	542,400
Canaux de Bretagne.....	2,563,200
Canal du Rhône au Rhin.....	800,000
—— de Bourgogne.....	1,650,000
—— d'Arles à Bouc.....	364,000
—— de la Somme.....	495,000
—— des Ardennes.....	640,000
—— de l'Oise.....	225,000

7.

COMPAGNIES DES CANAUX DE BRIARE, D'ORLÉANS ET DU LOING.

Réductions consenties conditionnellement sur le tarif originaire qui avait été accordé au canal de Briare par lettres patentes du mois de décembre 1642, et sur le tarif qui, d'après les mêmes bases, a été établi en l'an v pour la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing.

CANAUX D'ORLÉANS ET DU LOING.	CANAL DE BRIARE.
Moitié sur les eaux-de-vie et liqueurs, bière, boissons et cidre, lies de vins, faïences, épiceries, cristaux, verres à vitre, drogueries, objets pris aux poids, d'après le tarif de l'an v, grains, graines, froment, orge, seigle, farines, recoupettes, remoulages, son, chènevis, colza, millet, avoine, vesce, sarrasin, graines de luzerne, de trèfle et de sainfoin, poteries, fourrages en botte, foin, paille, trèfle, glaces, marbres bruts et ouvrés, carreaux, tuiles, chaux, ciment, bitume, goudron, sable, engrais, cendres, cailloux pulvérisés et salpêtre.....	*Moitié* également.

1837.

CANAUX D'ORLÉANS ET DU LOING.	CANAL DE BRIARE.
1837. *Un tiers* sur les légumes.....	*Un tiers* aussi.
Un quart sur les vins et les vinaigres, sous la condition que les propriétaires du canal de Briare réduiront leurs droits d'un tiers, et que l'État, pour le canal du Centre, abaissera sa perception de 20c à 15c (1).....	*Un tiers.*
Un cinquième sur les fers, sous la condition que les propriétaires du canal de Briare réduiront leurs droits de trois cinquièmes.....	*2/5es 1/2 ou moitié* seulement.
Et 4f 92c sur le droit pour chaque double centimètre d'enfoncement au delà de la tenue d'eau fixée jusqu'à présent à 24 pouces pour les bateaux de houille, et pour laquelle le droit reste fixé à 0f 06c par tonne et par distance.....	Par suite d'une réduction analogue, les droits sur les houilles sont fixés à 0f 09c par tonne pour ce qui excède la tenue d'eau de 24 pouces.

Les autres droits maintenus tels qu'ils sont établis par les tarifs de ces deux canaux, parce qu'ils sont inférieurs à ceux qui ont été établis récemment sur les canaux de Bourgogne et du Centre, notamment pour les bois.

8.

Commission nommée pour régler les bases d'un nouveau tarif des droits de navigation à percevoir sur les canaux de Briare, d'Orléans et du Loing.

6 decembre 1838.

Le Ministre Secrétaire d'État au département des finances,

Vu la loi du 9 juillet 1836 et le tarif, qui y est annexé, des droits de navigation à percevoir sur le canal du Centre;

Considérant que l'application de ce tarif se lie à une réduction de droits sur les canaux de Briare et du Loing; que, malgré les nombreuses démarches de l'administration, il n'a pas encore été possible de s'entendre avec les compagnies propriétaires de ces canaux, pour régler les modifications que doivent subir les tarifs;

Considérant, en outre, que l'intérêt du commerce, autant que le bon ordre de la comptabilité, exigent que des règles analogues soient suivies pour la perception des droits de navigation sur les canaux et sur les rivières;

---

(1) Le canal du Loing a exigé que les réductions sur les vins fussent plus fortes sur les canaux de Briare et du Centre que celles auxquelles il consentait pour lui-même, en faisant observer que, ne pouvant avoir qu'un tarif uniforme, ses réductions devaient s'étendre sur les transports qu'il reçoit par le canal d'Orléans, qui n'est point en rapport avec les deux autres canaux.

Le canal de Briare avait aussi à faire observer que les réductions qu'il consentait ne pouvaient pas se borner aux provenances du canal du Centre et s'étendaient à celles de l'Allier et de la Haute-Loire.

N. B. Dans une audience que M. le Ministre des finances a accordée le 25 mars à la compagnie du canal de Briare, pour en recevoir les explications qui lui paraissaient désirables sur les propositions énoncées ci-dessus, il a paru disposé à proposer incessamment aux Chambres un projet de loi qui établirait les réductions dont il s'agit, et statuerait en même temps sur d'autres réductions déjà accordées par ordonnance royale.

Que déjà ce principe est consacré par la loi en ce qui concerne les canaux restés dans le domaine public, et que la compagnie soumissionnaire du canal de Bourgogne a reconnu juste d'en faire l'application à cette ligne de navigation;

Vu le rapport du directeur de l'administration des contributions indirectes et les observations du directeur général des ponts et chaussées,

Arrête ce qui suit :

ARTICLE 1er.

Une commission spéciale est chargée :

1° De rechercher quel est le meilleur mode de perception du droit de navigation sur les canaux, et comment il serait possible de généraliser l'application de ce mode;

2° D'examiner si les modifications qui paraissent avoir été apportées aux tarifs originaires des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, ainsi que les perceptions y établies par assimilation, sont régulières et légales;

3° D'indiquer comment ces tarifs devraient être définitivement fixés pour satisfaire aux réclamations du commerce et établir l'équilibre avec la ligne de navigation par la Saône et le canal de Bourgogne ;

4° D'indiquer aussi quel serait le moyen légal d'obliger, au besoin, les compagnies propriétaires ou soumissionnaires des canaux, à modifier, s'il y a lieu, le mode de perception et les tarifs.

ART. 2.

Sont nommés membres de la commission :

MM. GIROD (de l'Ain), pair de France, président;
LAFOND, membre de la Chambre des Députés;
Le baron GIROT DE LANGLADE, membre de la Chambre des Députés;
BAUDE, membre de la Chambre des Députés;
MAILLARD, conseiller d'État;
LEGRAND, conseiller d'État, directeur général des ponts et chaussées;
Le baron DELAIRE, conseiller d'État, directeur du contentieux;
BOURSY, conseiller d'État, directeur de l'administration des contributions indirectes;
MASSON, maître des requêtes.

M. SABÈS, chef à l'administration des contributions indirectes, remplira les fonctions de secrétaire.

Note de l'administration des contributions indirectes, concernant les modifications qu'il conviendrait de faire subir aux tarifs des canaux en général, et à ceux des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, en particulier.

M. le Ministre des finances, en instituant, par son arrêté du 6 décembre 1838, une commission chargée d'examiner les tarifs et le mode de perception des droits de navigation appli-

qués aux canaux, a posé les questions sur lesquelles il désire avoir l'avis et les propositions de cette commission ; mais le rapport qui a précédé l'arrêté n'a point paru suffisamment développé pour guider et éclairer la discussion. En l'absence de documents précis, la commission se serait trouvée forcée de compulser toutes les lois et tous les règlements relatifs à la matière; de comparer les tarifs; de parcourir les cahiers des charges ; d'analyser la correspondance. Pour abréger un travail aussi minutieux, elle a demandé que l'administration des contributions indirectes fît d'abord résumer dans une note additionnelle tous les faits, toutes les considérations qui se rapportent à la perception des droits, tant sur les cours d'eau naturels que sur les canaux, afin que, par le rapprochement de ces indications diverses, il fût possible d'apprécier les améliorations dont les tarifs sont susceptibles.

La commission pourra alors faire porter plus particulièrement son examen sur les dispositions essentielles des règlements et des titres de concession, et rechercher s'ils offrent quelque moyen d'obliger, non-seulement les propriétaires des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, mais encore les autres compagnies de canaux concédés ou soumissionnés, à accepter le mode de perception qui aura paru préférable.

Cette note, préparée pour satisfaire au désir de la commission, sera divisée suivant l'ordre des questions posées dans l'arrêté ministériel. On y a joint un cahier contenant (V. p. 98 et suiv.):

1° Un tableau des canaux concédés, soumissionnés ou restés dans le domaine public, et du mode de perception (pièce cotée A);

2° Une note sur les tarifs dont la perception n'est pas faite par les agents du trésor (B);

3° Les tarifs des droits de navigation sur les canaux soumissionnés et sur le canal d'Aire à la Bassée (C);

4° Le projet de tarif pour le canal de Bourgogne (D);

5° L'adhésion de la compagnie à ce tarif (E);

6° Le tarif primitif du canal de Briare, comparé au tarif actuellement en vigueur (F);

7° Un relevé du produit des droits de navigation sur les canaux soumissionnés, et sur le canal du Centre depuis douze ans (G).

1re QUESTION.

Quel est le meilleur mode de perception du droit de navigation sur les canaux, et comment serait-il possible d'en généraliser l'application?

On entend, par le mode de perception, non pas l'organisation du service des recettes et de la surveillance, ce qui est une simple mesure administrative, et qui se rapporte à l'application des tarifs, mais la formation même de ces tarifs, le système qui leur sert de base, la désignation et la classification des marchandises, et l'indication de l'unité de mesure et de la distance sur laquelle doit être assise la taxe.

Avant d'examiner ce qui concerne les canaux, il paraît utile de rappeler quel était l'ancien mode appliqué aux rivières, et quel a été l'effet de celui qui y a été substitué par la loi du 9 juillet 1836.

Le droit de navigation intérieure sur les fleuves et rivières a été créé par la loi du 30 floréal
x, qui, reconnaissant à cet impôt un caractère de spécialité, avait voulu que les tarifs fussent
glés, pour chaque cours d'eau, sur l'avis de commissions composées des principaux négociants,
archands et mariniers. Les tarifs, formés sous ces influences locales, offraient, de bassin à
ssin, de rivière à rivière, et quelquefois même pour les bureaux placés sur un même cours d'eau,
s différences essentielles, non-seulement dans la quotité des taxes, mais même dans la base de
perception. Sur telle rivière, le droit était fixé par bateau, avec la simple désignation du nom
us lequel l'espèce en était connue, et sans que rien en eût réglé les dimensions ou la capacité:
r telle autre, les bateaux étaient divisés en deux ou trois classes, en raison de leur longueur;
ais la largeur et le tirant d'eau n'étaient point limités. Dans un bassin, le droit était imposé
r la charge possible; dans un autre, sur la charge réelle: ailleurs il frappait le poids, la me-
re, le nombre, le volume ou l'espèce des marchandises, divisées en plusieurs classes.

Les bateaux vides supportaient le quart, le tiers, la moitié ou même la totalité du droit im-
osé sur les bateaux chargés.

Le nombre des coupons ou celui des arbres déterminait la taxe pour les bois flottés, bien
ue ces unités fussent aussi variables, en raison des localités, de l'espèce du bois, de la largeur
es écluses ou de l'ouverture des arches des ponts.

Cette complication des tarifs rendait la perception difficile. Le receveur et le contribuable
taient également embarrassés pour appliquer le droit; un conducteur de bateaux et un expé-
iteur de marchandises ne pouvaient guère évaluer la dépense totale du voyage lorsque la navi-
ation devait embrasser plusieurs cours d'eau.

Ces inconvénients ont disparu sur toutes les rivières et sur le petit nombre de canaux dont
es produits n'ont pas été aliénés. La loi du 9 juillet 1836 a créé un mode de perception uni-
orme et une taxe générale, réglée d'après la distance parcourue et le poids effectif des marchan-
ises, divisées en deux classes. Cette forme de tarif est appliquée depuis deux ans avec succès.
Quelques réclamations isolées s'étaient élevées, dans le principe, contre le nivellement des
axes, qui, en favorisant les intérêts généraux par une notable réduction de l'impôt en masse,
vait froissé quelques intérêts privés; mais ces plaintes ont presque entièrement cessé à la suite
'un nouveau dégrèvement prononcé par l'ordonnance du 27 octobre 1837. Il ne reste plus à
oumettre au nouveau mode que le canal du Centre et les rivières et canaux du bassin de l'Es-
aut et de l'Aa, pour que les mêmes règles soient appliquées à tous les cours d'eau dont l'État
eut changer les tarifs sans avoir à demander le consentement de compagnies propriétaires ou
oumissionnaires.

Le bassin de l'Escaut et de l'Aa n'a point été compris parmi ceux qui sont imposés au nou-
eau tarif, d'abord parce que les réductions auraient été trop considérables pour des lignes de
avigation presque toutes canalisées, et, en outre, parce que le dégrèvement, supporté en en-
er par l'État, aurait tourné au profit des concessionnaires des canaux compris dans ce bassin,
t sur lesquels la navigation aurait été d'autant plus active que les droits perçus pour le trésor
uraient éprouvé une plus forte réduction. Si l'on adoptait pour ce bassin un tarif supérieur à

celui qui a été fixé par l'ordonnance précitée du 27 octobre, on pourrait peut-être le faire entrer dans le système général réglé sur la charge réelle, la classe des machandises et la distance parcourue.

Quant au canal du Centre, la mise en vigueur du tarif annexé à la loi de 1836 n'est retardée que par la difficulté de s'entendre avec les propriétaires des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, sur les modifications qu'ils doivent faire subir à leurs tarifs; et c'est là un des objets principaux qui ont motivé la nomination de la commission. Au surplus, l'administration a le dessein de réduire encore le tarif du canal du Centre au moment où il sera appliqué, et la réduction portera spécialement sur la houille et les marchandises de peu de valeur.

Il s'agirait donc maintenant, pour généraliser le mode de perception qui repose sur la *charge réelle des bateaux*, sur la *division des marchandises en plusieurs classes*, et sur la *distance parcourue*, d'étendre aux canaux, soit entièrement aliénés par l'État, à perpétuité ou pour un temps déterminé, soit soumissionnés, c'est-à-dire exécutés par voie d'emprunt, les dispositions de la loi du 9 juillet 1836, si juste dans son principe, si simple et si facile dans son application. Les droits de navigation qui sont perçus sur les canaux se lient si intimement aux perceptions effectuées sur les rivières, qu'il ne peut y avoir amélioration complète que lorsque tous les tarifs seront établis sur une base uniforme, non pas quant à la quotité des taxes, mais relativement aux unités de mesure qui serviront à régler le droit.

Les inconvénients attachés aux différentes formes de tarifs adoptées jusqu'à présent pour les canaux seront facilement appréciés si l'on jette un coup d'œil sur ce qui existe.

Ces tarifs sont de quatre sortes (1):

1° Tarifs compliqués, basés sur le poids, le nombre, le volume de chaque marchandise transportée, et sur certaines mesures locales;

2° Tarifs établis selon l'espèce de marchandises, d'après la capacité, le poids et le volume (lois de 1821 et 1822);

3° Tarifs réglés sur la charge possible des bateaux;

4° Enfin, perception effectuée d'après la charge réelle, ou plutôt d'après le poids de chaque marchandise.

Tarifs compliqués.

Les tarifs compliqués, c'est-à-dire ceux qui comprennent un nombre considérable d'articles de perception, offrent le plus de difficultés et d'incertitude dans l'application, donnent lieu à un plus grand nombre d'interprétations, et peuvent, par conséquent, être la source de plus d'abus dans les assimilations de marchandises. Ces tarifs appellent la plus prompte réforme. Quelque détaillée qu'ait pu être la nomenclature des objets qui se transportent sur un canal, on ne pouvait tout prévoir, tout dénommer, attendu que tel produit, dont la circulation était presque

---

(1) Voir le tableau A, page 98.

inconnue sur cette ligne à l'époque de la formation du tarif, a pu devenir depuis un élément de perception. Dans ce cas, il est nécessaire, pour appliquer le droit, soit de classer la marchandise non désignée au tarif dans la catégorie de celles avec lesquelles elle paraît avoir le plus de rapport, soit de créer pour elle une taxe spéciale; ou bien, si le tarif contient, sous la rubrique de marchandises encombrantes et de marchandises non encombrantes, deux classes générales, on y fait entrer arbitrairement tous les articles non dénommés. C'est ainsi que la compagnie du canal de Briare, dont le tarif primitif ne comprend pas les houilles, les a imposées, par une simple délibération, à un droit de 50 francs par bateau d'une tenue de 22 pouces, droit qu'elle a ensuite réduit, de sa seule autorité, à 33 francs 35 centimes, somme encore élevée pour un bateau dont la charge moyenne est de 50 tonneaux.

Il n'y a, du reste, que cinq canaux soumis à ce régime de perception, dont le commerce demande depuis longtemps la modification, tant à cause des inconvénients dont il vient d'être parlé, que de l'élévation des taxes en général. Ce sont les canaux concédés de Briare, d'Orléans, du Loing et de Lunel, et le canal du Centre, qui appartient à l'État. Le tarif de ce dernier canal, ainsi qu'on l'a déjà dit, a subi les modifications réclamées; mais sa mise à exécution est subordonnée à la décision qui sera prise par les compagnies des canaux de Briare et du Loing. Le canal de Lunel est une voie de communication locale sans importance, et qui ne mérite peut-être pas d'arrêter l'attention de la commission. Quant aux trois autres canaux, on examinera plus loin comment leurs tarifs pourraient être définitivement réglés, et quels moyens devront être employés pour obliger, s'il y a lieu, les compagnies à consentir à ces changements.

Les tarifs formés d'après certaines mesures locales offrent, en outre, de nombreuses difficultés d'application, lorsque les marchandises, venant de contrées éloignées, ne sont point transportées sous la forme indiquée par le règlement. Il faut alors que l'agent de la perception opère par évaluation, établisse par approximation le droit à exiger; et l'on conçoit ce qu'un tel mode a d'irrégulier, et, par conséquent, les contestations qu'il occasionne entre le receveur et le contribuable.

Tarifs au kilolitre, au dizain de myriagrammes et au mètre cube.

La seconde espèce de tarifs est celle qui est fondée sur trois unités de mesure, le kilolitre, le dizain de myriagrammes (100 kilogrammes) et le mètre cube, ainsi que sur la distance parcourue. Cette forme fut adoptée dans les lois d'emprunt des 5 août 1821 et 14 août 1822, et elle s'applique en général aux canaux exécutés en vertu des traités approuvés par lesdites lois.

Les tarifs ainsi basés sur des mesures prises dans le système décimal sont plus simples, et, par conséquent, d'une application plus facile que ceux qui portent en quelque sorte une taxe spéciale pour chaque produit, chaque denrée, chaque article: toutefois la perception ne peut être contrôlée par le tonnage du bateau; et, comme le receveur est obligé, pour calculer le droit, de réduire en kilolitres ou en mètres cubes les diverses parties du chargement, il faut lui supposer une certaine instruction ou une grande habitude de ces sortes d'opérations pour qu'il n'y ait pas d'erreurs à craindre au préjudice, soit du trésor, soit du redevable. D'ailleurs, ces tarifs présentent, comme les premiers, l'inconvénient des assimilations de marchandises, assimilations

qui sont faites d'une façon différente d'un bureau à l'autre, et qui, n'étant réglées ni par la loi ni par l'ordonnance, sont souvent arbitraires.

Tarifs à la charge possible.

Les canaux et les rivières canalisées du Nord sont imposés d'après la charge possible des bateaux, avec réduction au demi-droit pour ceux qui sont chargés de marchandises de peu de valeur relativement au poids, telles que les pierres, le sable, les engrais, etc. Les bateaux vides sont aussi imposés, soit au demi-droit, soit à une taxe plus faible.

Ce système est d'une extrême simplicité, mais il n'est pas équitable. La charge possible est réglée d'après le tirant d'eau fixé pour chaque canal, et l'on doit admettre qu'elle ne peut pas être dépassée; mais, lorsque le chargement n'y atteint pas (et ce cas-là se présente fréquemment), est-il juste que le droit soit payé intégralement, comme si le bateau avait charge complète? est-il juste qu'un bateau vide supporte une taxe aussi élevée que s'il avait un demi-chargement? Ces dispositions sont donc vicieuses, et il serait à désirer qu'elles pussent être modifiées, et que la perception fût ramenée à la charge réelle, seule base régulière de l'impôt.

Tarifs à la charge réelle.

Ce dernier mode régit les anciens canaux du Midi, de Givors, de Beaucaire, etc., ainsi que ceux qui ont été concédés récemment à perpétuité ou pour un laps de temps déterminé. C'est celui que l'administration regarde comme préférable, avec cette modification, toutefois, que le poids du chargement doit, selon elle, être calculé, non sur chaque marchandise en particulier, mais sur le volume de l'eau déplacée par le bateau; ce qui n'existe pas sur les canaux du Midi. La direction des ponts et chaussées a reconnu qu'une taxe générale établie sur le poids réel des marchandises, sauf une ou deux exceptions pour celles qui ne peuvent supporter un droit élevé, était le meilleur moyen de percevoir l'impôt. Cette opinion est complétement partagée par M. le Ministre du commerce, qui, consulté sur cette question, considère comme une calamité la résistance des compagnies aux vœux du Gouvernement et du commerce, et exprime le désir que l'on puisse, soit la faire cesser, soit se passer, d'une manière quelconque, de leur concours et de leur adhésion (1).

Du reste, ce n'est pas seulement l'administration qui donne la préférence aux tarifs basés sur la charge réelle et la distance parcourue. La compagnie du canal de Bourgogne, à laquelle fut proposé, en 1834, un projet formulé d'après ce système, l'a accepté, sous quelques réserves relativement à la quotité du droit. Ces réserves, et la surtaxe qui devait frapper quelques articles, n'ont pas permis jusqu'à présent de substituer ce tarif à celui qui est en vigueur, lequel n'est pas cependant celui de la loi de concession (2). Le conseil d'administration du canal de Briare a adhéré, en principe, à des propositions analogues, sauf à discuter la classification des marchandises et le chiffre de la taxe pour chacune d'elles. La

(1) Lettre du 24 décembre 1838.

(2) Voir le tableau D, page 106.

compagnie des trois canaux est disposée à adopter le même mode, puisque, dès 1830, elle avait donné, pour le canal de la Somme, son consentement à un projet de tarif réglé entièrement au poids. Il est permis de croire également que la société des quatre canaux n'est pas éloignée d'admettre une semblable modification. Elle a témoigné, dans une circonstance récente, à l'occasion de l'établissement de la perception sur les canaux de Bretagne et sur le canal latéral à la Loire, de sa bonne volonté à condescendre aux vœux exprimés par le Gouvernement dans l'intérêt général, et il est probable qu'elle souscrira à toute proposition qui aura pour but de changer la forme des tarifs, pourvu que la quotité des taxes soit maintenue dans une proportion convenable.

M. le comte Pillet-Will, dans un ouvrage qui a pour titre : *De la dépense et du produit des canaux et des chemins de fer*, élève des objections contre le système proposé, d'abord en ce qui concerne le canal de Bourgogne, ensuite en examinant la question d'un point de vue général et dans son application supposée à tous les canaux. La commission appréciera les considérations que fait valoir l'auteur de ce livre, qui renferme plusieurs documents utiles, et qui annonce des études approfondies sur les voies de communication; mais elle remarquera que M. Pillet-Will s'est plus préoccupé de la classification des marchandises et de la quotité des taxes, qui, selon lui, doit varier selon les localités et les conditions dans lesquelles se trouvent placés les canaux, que de la forme même des tarifs. Or, l'administration n'a jamais soutenu qu'il fallût adopter la même quotité de taxe pour tous les canaux; elle n'a point non plus entendu circonscrire dans trois classes seulement les denrées, produits et marchandises qui circulent par eau, s'il est démontré que, pour quelques lignes, cette division est insuffisante. Il est sans doute avantageux, en vue de faciliter les perceptions, de réduire *autant que possible* la classification des objets imposés. Mais, si les intérêts communs du trésor et des compagnies exigent, pour certains canaux, un plus grand nombre de catégories, ce ne peut être là un motif de renoncer au système : l'essentiel est d'établir le droit en raison du poids et de la distance. Toutefois la loi du 9 juillet 1836 n'admet que deux classes de marchandises, ou, pour parler plus exactement, qu'une taxe générale, réduite à moitié pour quelques objets d'une valeur relative peu élevée, et la même simplicité de classification a été adoptée sans provoquer de réclamations pour tous les canaux dont les tarifs ont été réglés sur la charge réelle ou possible des bateaux.

Il résulte donc de ce qui vient d'être exposé, que le meilleur mode de perception du droit de navigation à appliquer aux canaux paraît être celui qui a été consacré pour les rivières par la loi du 9 juillet 1836, sauf à étendre le nombre des classes de marchandises et à faire varier le chiffre des tarifs. Ce mode ne présente aucun des inconvénients que l'on remarque dans les tarifs actuellement en vigueur, basés sur un autre système; et il serait très-désirable, dans l'intérêt des producteurs, du commerce et de l'administration ou des concessionnaires chargés du recouvrement des droits, de le voir étendu à toutes les lignes de navigation, naturelles ou artificielles, qui sillonnent le pays.

Il est à remarquer, au surplus, que l'exécution de cette mesure serait d'autant plus facile, que maintenant les bateaux sont en général jaugés et marqués d'échelles métriques indiquant

le poids du chargement à tous les tirants d'eau, et que les mariniers et les agents de la perception sont, depuis la mise en vigueur de la loi de 1836, familiarisés avec ce régime.

Mais comment pourrait-on généraliser l'application de ce mode, ou, en d'autres termes, amener les compagnies concessionnaires ou soumissionnaires à l'adopter? C'est là l'objet de la quatrième question, celle dont la solution présente le plus de difficultés, attendu qu'une clause des traités passés avec ces compagnies interdit au Gouvernement le droit de modifier les tarifs sans leur consentement. Cependant plusieurs d'entre elles ont adhéré aux propositions de ce genre qui leur ont été faites, et il n'y a pas de raison pour croire que les autres refuseraient obstinément leur concours à une amélioration générale, si l'on parvenait à leur démontrer que la transformation des tarifs ne peut blesser leurs intérêts. Or, cela semble être toujours possible pour les canaux déjà mis en perception, en combinant les nouvelles taxes de manière à produire des recettes équivalentes aux anciennes, sauf les différences légères que peuvent amener des circonstances non prévues.

Lorsque la commission aura donné son avis, l'administration se mettra en relation avec la compagnie du canal de Bourgogne et avec celle des trois canaux, pour arrêter définitivement la forme et le chiffre des tarifs qu'elles ont consenti à modifier. La conclusion d'un arrangement avec ces deux compagnies pourrait peut-être contribuer à déterminer l'adhésion des autres.

2e QUESTION.

Les modifications qui paraissent avoir été apportées aux tarifs originaires des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, ainsi que les perceptions y établies par assimilation, sont-elles régulières et légales?

Les tarifs des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, excitent depuis longtemps, à cause de leur élévation, les réclamations du commerce et des producteurs des départements du centre. Des négociations ont été entamées au nom du Gouvernement, et suivies avec persévérance auprès des deux compagnies propriétaires de ces canaux, pour obtenir des réductions de taxes; mais ces démarches n'ont, jusqu'à présent, amené aucun résultat positif. Il serait donc utile d'examiner avec soin les titres de concession (1), et de rechercher s'il ne serait pas possible d'y trouver les moyens de rendre les compagnies plus traitables, soit en leur prouvant que leurs tarifs sont illégalement appliqués, soit en tirant parti des clauses de la concession qui auraient pu laisser au Gouvernement une certaine part dans l'administration de ces canaux.

Canal de Briare.

Les lettres patentes de 1638 et de 1642, portant concession des droits de péage du canal de Briare, ainsi que les ordonnances et règlements qui ont suivi ces édits, n'imposent point aux concessionnaires l'obligation de demander, avant d'entreprendre des travaux d'amélioration, l'autorisation du Gouvernement. Mais un canal étant, comme voie publique, placé sous la haute

(1) Lettres patentes de 1638 et de 1642, et décret du 16 mars 1810.

surveillance de l'administration, ne peut-on pas en conclure qu'elle a le droit d'imposer des conditions aux propriétaires, toutes les fois que ceux-ci ont besoin de son concours? D'un autre côté, l'on pense que la compagnie pourrait être sérieusement inquiétée relativement aux taxes qu'elle perçoit, d'après sa seule autorisation, sur une foule de marchandises non désignées au tarif de 1642, et qu'elle n'a imposées qu'au moyen d'assimilations et d'analogies. La société a fourni, sur la demande de l'administration des contributions indirectes, un tableau comparatif (1) indiquant, d'une part, le tarif officiel de 1642, et, de l'autre, celui qui est présentement appliqué, avec des observations sur les causes et la nature des changements qu'on a fait subir au premier. On y voit que la plupart des marchandises dénommées ne sont plus imposées d'après le tarif primitif, mais bien d'une manière tout à fait arbitraire, et, le plus souvent, en vertu de simples délibérations du conseil de la société. La compagnie avait-elle le droit d'interpréter ainsi le tarif à son gré, d'établir des assimilations, de créer des taxes de son autorité privée, sans le consentement formel du pouvoir d'où est émanée la concession? On ne le pense pas. Elle prétend que les assimilations de marchandises et les changements adoptés dans les unités de mesures qui servaient de base à la perception ont été agréés par le commerce, et se résolvent tous en une notable diminution aux droits de 1642; mais où est la preuve de cette assertion? où en est le contrôle? Peut-on remettre à des intérêts privés un droit aussi exorbitant que celui de changer des tarifs sans l'intervention du Gouvernement, seul et légitime protecteur des intérêts de tous, surtout quand il s'agit d'impôt? A la vérité, les marchandises non dénommées au tarif originaire y sont, par une disposition générale, taxées, pour toute la longueur du canal, *au poids*, à raison de 8 sous par 100 livres (8 francs par 1,000 kilogrammes), et, si elles sont encombrantes, à 10 sous (10 francs par 1,000 kilogrammes). Mais ce droit ne pouvait concerner que les objets d'une valeur relative assez élevée, ou des objets qui ne passent qu'accidentellement par le canal. Il ne pouvait s'appliquer à un produit tel que la houille, par exemple, qui, étant devenu un article important de perception, devait être taxé selon sa nature et sa valeur; pas plus qu'aux pierres, au sable, etc., qui, suivant l'interprétation donnée par la compagnie à son tarif primitif, auraient payé un tiers de plus que le vin.

Il convient d'observer, en outre, que, pour imposer ces mêmes marchandises et pour percevoir un droit additionnel sur les centimètres d'enfoncement excédant la tenue ordinaire, la société du canal de Briare s'est approprié, par voie d'analogie, les tarifs des canaux d'Orléans et du Loing, créés par la loi du 27 nivôse an V, loi qui ne les déclare nullement applicables au canal de Briare.

Canaux d'Orléans et du Loing.

La compagnie des canaux d'Orléans et du Loing n'est point, vis-à-vis du Gouvernement, dans une position tout à fait aussi indépendante que celle du canal de Briare. Le décret du

---

(1) Tableau coté F, pages 108 à 113.

16 mars 1810, qui a constitué la propriété de ces deux canaux, y a mis certaines conditions dont on peut se faire une arme contre les résistances qu'elle oppose au vœu général. Ainsi les articles 6 et 37 de ce décret ne lui permettent de faire des réparations et constructions nouvelles qu'après qu'elle en aura soumis le devis à la direction générale des ponts et chaussées, et qu'elle aura obtenu son autorisation. L'article 8, en réservant la révision du tarif en 1840, dispose que *le tout sera réglé administrativement.*

L'État ne s'est donc point dessaisi de tous ses droits relativement aux canaux d'Orléans et du Loing, et, si les donataires ou propriétaires continuent à se montrer peu disposés à céder à ses demandes, on trouverait peut-être dans les termes et l'esprit du décret de 1810, ainsi que dans les autres titres de concession, le moyen de les y amener.

Quant à la légalité des tarifs, la compagnie a fait connaître qu'après avoir satisfait à une demande des marchands de bois, laquelle avait eu pour objet de diminuer les frais de transport et d'obtenir une remise sur les droits perçus pour les pouces d'excédant, elle avait songé à faire profiter les autres branches du commerce des mêmes avantages, mais que, les prétentions s'étant élevées en raison des concessions qu'elle avait cru pouvoir faire, elle s'était vue dans la nécessité de se renfermer dans son tarif, sauf toutefois en ce qui concerne les houilles, qui ne payent plus que 3 francs par double centimètre d'excédant, au lieu de 7 francs 42 centimes. Cependant on n'ignore point que des conventions particulières ont été passées, et que les réductions ont été consenties pour certaines marchandises, notamment lorsqu'elles arrivent de la haute Loire et dépassent l'embouchure du canal de Briare pour venir prendre le canal d'Orléans. Ce mode procure ainsi, au détriment de la société de Briare, un double bénéfice à la compagnie rivale.

Les observations qui ont été faites au sujet des modifications apportées, sans intervention de l'autorité, au tarif du canal de Briare, sont donc applicables à ceux d'Orléans et du Loing; elles le sont d'autant mieux, que les remises de droits sur ces canaux ont pour effet de détourner les transports de la voie ordinaire, de nuire à leur célérité en les obligeant à un plus long trajet, et de faire une concurrence nuisible au canal de Briare.

Les bateaux chargés de charbon de terre, d'une tenue de 60 centimètres, non compris le fond, étaient imposés, par la loi de l'an V, à 25 francs 04 centimes sur le canal du Loing, et à 25 francs 06 centimes sur celui d'Orléans. Ces droits ont été accrus d'un tiers par un arrêté du préfet du Loiret, en date du 18 pluviôse an IX, pour les bateaux excédant 23 mètres de longueur. On a supposé que le tarif ne s'appliquait qu'aux bateaux de cette dernière dimension, et, procédant par analogie avec ce qui était réglé pour les trains de bois, on a élevé la taxe en proportion de l'agrandissement prétendu des bateaux. Rien de moins justifié.

Lorsque le droit de navigation sur les rivières était établi d'après la longueur des bateaux, le commerce avait accru le tonnage en leur donnant plus de largeur, et jamais l'État ne s'est cru en droit d'élever proportionnellement le tarif. La décision dont il s'agit a été prise, il est vrai, sous l'approbation du ministre de l'intérieur, relatée dans une lettre du directeur général des ponts et chaussées; mais cela ne la rend pas plus régulière. Aussi, pour y donner une apparence de légalité, a-t-on essayé de la faire confirmer, en reproduisant l'accrois-

sement du tiers dans un tableau d'assimilations qui a été approuvé par une ordonnance royale du 27 novembre 1823. Ce n'est là qu'un palliatif. D'ailleurs, s'il est reconnu que la surtaxe est trop élevée, ce qu'a fait cette ordonnance, une autre ordonnance peut très-bien le changer. Il n'y a aucun droit acquis par la compagnie, car son droit est uniquement dans le tarif annexé à la loi du 27 nivôse an V, et cette loi n'autorise en aucune façon l'augmentation de taxe dont il s'agit.

On ne fait qu'indiquer ici les points principaux qui appellent l'examen de la commission; mais la lecture attentive des actes de concession pourrait jeter d'autres lumières sur la question de la légalité des tarifs, et lui faire découvrir peut-être d'autres moyens pour obliger la compagnie à plus de condescendance.

M. le Directeur général des ponts et chaussées, consulté sur ce point, a fait connaître que, dans son opinion, les canaux concédés, même à perpétuité, sont voies publiques par leur destination, et que, sous ce rapport, ils doivent rester sous la haute surveillance de l'État. Les compagnies ne lui paraissent, en conséquence, pouvoir en modifier ni les dispositions ni le régime sans en avoir référé à l'administration publique, et sans en avoir obtenu l'autorisation. Cette doctrine est celle de l'administration des contributions indirectes, qui est directement intéressée à intervenir dans les modifications qu'on peut avoir à faire subir aux règlements des canaux, puisque la perception des droits lui est remise lorsque ces lignes de navigation font retour à l'État au terme fixé par les concessions, ou en cas d'expropriation pour cause d'utilité publique.

3e QUESTION.

Comment les tarifs des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, pourraient-ils être définitivement fixés pour satisfaire aux réclamations du commerce et établir l'équilibre avec la ligne de navigation par la Saône, le canal de Bourgogne et l'Yonne?

Les canaux de Briare et du Loing, qui mettent en communication le bassin de la Loire avec celui de la haute Seine, servent au transport des vins et des bois du Mâconnais, du Beaujolais et du Charolais; des fers du Berry; des houilles de la Loire, de la Haute-Loire, de la Nièvre et de l'Allier, et de la plupart des marchandises que le centre de la France expédie sur Paris. Cette ligne est donc de la plus haute importance, puisqu'elle est, pour la majeure partie de ces transports, l'unique voie par laquelle ils puissent arriver sur le marché de la capitale. Plus tard, l'achèvement du canal du Nivernais et la construction d'un chemin de fer de Paris à Orléans viendront, sans doute, faire aux canaux du Loing, d'Orléans et de Briare, une concurrence utile aux intérêts généraux, et obliger les deux compagnies à réduire leurs tarifs; mais, en attendant, le commerce et les producteurs souffrent, se plaignent, et le Gouvernement doit aviser aux moyens de remédier à cet état de choses. Il est donc utile d'examiner rapidement ces tarifs.

Pouces d'excédant.

Une des principales réclamations contre leur exagération porte sur le droit perçu pour chaque pouce d'enfoncement qui excède la tenue d'eau prescrite par les règlements. Cette taxe

additionnelle, qui est beaucoup plus forte pour le 23e pouce et pour ceux au-dessus que pour chaque pouce au-dessous, paraît avoir été motivée, dans le principe, par l'état d'imperfection des canaux, qui exigeait alors une dépense extraordinaire d'eau pour admettre les bateaux chargés de plus de 50 tonnes de marchandises; mais, maintenant que des travaux d'amélioration en permettent l'accès aux plus forts bateaux de la Loire, on ne s'explique plus le maintien de cette surtaxe. Il semblerait, en effet, que le tarif ne devrait s'élever que lorsque le service rendu par le canal devient plus difficile ou plus dispendieux. Or, que les bateaux prennent ou non tout le tirant d'eau que permet la profondeur du canal, il n'en résulte assurément pour celui-ci aucun dommage. Les propriétaires des canaux sont intéressés, au contraire, à ce que les quantités de marchandises qui traversent ces cours d'eau soient chargées sur le moindre nombre possible de bateaux, puisque cela réduit d'autant les mouvements d'écluses, les consommations d'eau et les encombrements de bateaux, qui, sur les canaux dont il s'agit, causent souvent tant de gênes et de retards à la navigation.

Houilles.

Ainsi, un bateau de houille, par exemple, paye, jusqu'à 22 pouces d'enfoncement (60 centimètres), 33 francs 33 centimes sur le canal de Briare, et 35 francs 61 centimes sur celui du Loing. Si ce bateau excède le tirant d'eau de 22 pouces, il peut être perçu, pour chaque pouce d'excédant, 5 francs pour le canal de Briare et 10 francs pour celui du Loing, c'est-à-dire qu'au dessus de la tenue d'eau fixée par les tarifs, le droit est triplé pour le premier canal et sextuplé pour le second. C'est cette taxe abusive, et que rien ne saurait justifier, dont il est nécessaire de demander et d'obtenir la suppression. Les deux compagnies se sont déjà exécutées en partie, puisque celle du Loing consent à ne percevoir que 3 francs par chaque double centimètre d'enfoncement au delà de la tenue d'eau (environ 4 francs par pouce), et celle de Briare 1 franc 54 centimes seulement (1) (2 francs par pouce); mais ces concessions ne sont pas suffisantes. Avec la surtaxe, le droit en moyenne sur les houilles s'élève encore à 10 centimes environ par tonne et par distance de cinq kilomètres. C'est un impôt trop lourd pour un produit tel que la houille, objet de première nécessité pour l'industrie, et dont le transport des lieux de production aux grands centres de consommation devrait être favorisé par tous les dégrèvements possibles. Le droit payé sur les canaux de Briare et du Loing, pour les bateaux qui ne prennent pas plus de 22 pouces d'enfoncement, n'est que d'environ 7 à 8 centimes par tonneau de houille et par distance; c'est à ce chiffre qu'il conviendrait de ramener le tarif actuel, *sans distinction aucune relativement à la tenue d'eau.* Ce droit s'élève à moins de 6 centimes sur le canal de Bourgogne d'après le tarif actuel; il ne sera que de 6 centimes également sur le canal du Centre lorsque le nouveau tarif pourra être appliqué, et le Gouvernement se propose de l'abaisser encore. Sur les rivières, l'ordonnance du 27 octobre 1837 l'a réduit à 3/4 de centime.

---

(1) Voir la pièce cotée F, page 108.

Vins et vinaigres.

La taxe des vins et vinaigres sur les canaux de Briare et du Loing est de 60 centimes environ par tonneau et par distance. Les deux compagnies consentent, la première à une réduction d'un tiers, et la seconde à une réduction d'un quart, sous condition que l'État, qui a déjà réduit le droit de 48 à 20 centimes par tonneau sur le canal du Centre, l'abaissera à 15 centimes. Ainsi les concessionnaires du canal du Loing maintiendront 45 centimes, et ceux de Briare 40 centimes, là où le trésor ne devra, selon eux, percevoir que 15 centimes, c'est-à-dire qu'il faut que le Gouvernement fasse pour sa part tous les sacrifices, afin que les canaux aliénés retrouvent dans l'augmentation des transports une compensation plus que suffisante à l'abaissement des tarifs. La commission jugera si les compagnies sont fondées à soutenir qu'elles ont fait à cet égard toutes les concessions raisonnables. Le droit sur les vins et vinaigres est de 24 centimes sur le canal de Bourgogne, et il est réduit à 20 centimes par le projet de tarif qu'a accepté la compagnie. Sur tous les autres canaux soumissionnés, il est fixé à 40 centimes (1); mais on sait que les tarifs créés par les lois de 1821 et 1822 sont en général trop élevés, et il serait fort à désirer que, sur les canaux de Briare et du Loing, comme sur toutes les autres lignes de navigation artificielle, la classe de marchandises la plus imposée ne fût pas frappée d'un droit supérieur à 30 ou même à 20 centimes par tonneau et par distance.

Fers.

Suivant les tarifs officiels, les fers payeraient environ 80 centimes sur le canal du Loing et 72 centimes sur celui de Briare. Les propriétaires de ce dernier canal consentent, sur cet article de perception, à une diminution de moitié, et la compagnie du Loing à celle d'un cinquième seulement. La position des deux canaux explique la différence considérable qu'on remarque entre les deux propositions. Les concessionnaires du canal du Loing, qui possèdent en même temps le canal d'Orléans, peuvent, en offrant au commerce un rabais suffisant sur cette dernière ligne, priver totalement le canal de Briare du transit de certaines marchandises. Il paraît que, pour les fers, la compagnie de Briare, qui ne propose qu'un dégrèvement de *moitié,* est obligée, en réalité, d'accorder une réduction de *trois cinquièmes,* par suite des conditions que lui impose la compagnie rivale. La commission estimera, sans doute, qu'il y aurait justice à fixer une seule et même taxe pour les deux canaux, et cette taxe ne devrait pas dépasser le chiffre indiqué plus haut comme celui des marchandises les plus imposées, c'est-à-dire 30 centimes par tonneau et par distance. C'est à ce taux que sont portés les fers sur les canaux soumissionnés, et ils ne payeront que 20 centimes sur ceux de Bourgogne et du Centre d'après les nouveaux tarifs.

---

(1) Voir le tableau C, pages 102 à 105.

Autres marchandises.

Les deux compagnies consentent à une réduction de moitié sur les autres articles du tarif, sauf en ce qui concerne les légumes, dont le dégrèvement ne serait que d'un tiers.

Pour apprécier les résultats à attendre de ces concessions, l'administration avait demandé pour chaque canal un relevé, par nature de produits, des perceptions effectuées pendant une année, avec la comparaison, en regard, des taxes proposées et de leur produit présumé. Ce tableau paraît indispensable pour débattre avec connaissance de cause la quotité de chaque taxe et la classification des marchandises. Si néanmoins ce document ne pouvait être obtenu des compagnies, il conviendrait d'admettre provisoirement les modifications offertes, sous condition, toutefois, de ramener toujours le tarif aux deux unités générales de mesure, savoir : le tonneau de mer et la distance de 5 kilomètres.

Il reste à examiner, pour terminer ce qui concerne la troisième question, comment on pourrait rétablir l'équilibre entre la ligne de navigation par la Saône, le canal de Bourgogne et l'Yonne, et celle qui comprend le canal du Centre, la Loire et les canaux de Briare et du Loing. On pense que, pour atteindre ce but, il serait nécessaire de réduire les tarifs de ces deux derniers au taux de celui du canal de Bourgogne, et en voici la preuve :

Par le canal du Centre, la Loire, etc., le parcours, en prenant Châlons-sur-Saône pour point de départ et Paris pour destination, est :

En rivières, de	55	distances ;
En canaux, de	46	
TOTAL..	101	

Le nombre d'écluses est de 145.

Par l'autre voie, c'est-à-dire par la Saône, le canal de Bourgogne, etc., on aurait à parcourir, savoir :

En rivière,	50	distances ;
En canal,	48	
TOTAL..	98	

Il y aurait à traverser 191 écluses.

Le droit sur les rivières ayant été uniformément réglé par la loi de 1836, et le nombre de distances à parcourir dans les deux trajets étant à peu près le même, soit sur les canaux, soit sur les rivières, il est évident qu'il n'y aurait pour les bateliers, sous le rapport des droits de navigation, pas plus d'avantage à prendre la ligne du canal de Bourgogne que celle de la Loire, si, des deux côtés, les tarifs étaient semblables sur les canaux, comme ils le sont sur

les rivières. Or, la compagnie du canal de Bourgogne ayant donné son consentement à un projet de tarif (1) comprenant quatre classes de marchandises seulement, et dont le chiffre le plus élevé n'est que de 20 centimes, comme sur le canal du Centre, il faudrait nécessairement, pour ramener vers les canaux de Briare et du Loing les transports de la Saône dirigés sur Paris, et qui ont abandonné cette voie, abaisser leurs tarifs au niveau de celui du canal de Bourgogne.

D'ailleurs, par la Loire, les transports s'effectuent toujours à la descente, tandis que, pour atteindre le canal de Bourgogne, il faut remonter la Saône, de Châlons à Saint-Jean-de-Losne, sur un parcours de 13 distances de 5 kilomètres. Les frais de remonte étant généralement fort élevés, ce seul motif doit, à égalité de taxe, ramener dans les anciens canaux les bateaux allant de Châlons à Paris.

Il est donc à présumer que, si les tarifs des canaux du Centre, de Briare et du Loing, étaient réduits au taux de celui du canal de Bourgogne, le commerce et les mariniers suivraient de préférence la ligne que forment la Loire et les canaux qui conduisent à Paris.

Indépendamment de ces considérations, un autre motif devrait déterminer les deux compagnies à consentir aux réductions proposées. Les transports assez considérables qui ont leur point de départ vers le milieu du canal du Centre, et qui, à cause des tarifs exorbitants des canaux de Briare et du Loing, se dirigent vers la Saône pour prendre celui de Bourgogne, s'effectueraient naturellement, si ces tarifs étaient modifiés, par l'ancienne ligne de navigation. En effet, puisque, même en partant de Châlons, qui est situé à l'extrémité du canal, l'avantage demeure à la communication ouverte par la Loire, il est évident que, pour les chargements partis du milieu, les droits seront affaiblis, sur l'une des lignes, de la moitié des taxes que l'on payera sur le canal du Centre, et qu'ils seront, au contraire, accrus de la même somme par l'autre voie. Il existera donc, entre les droits à acquitter par l'une ou l'autre route, une différence égale à tout ce que l'on payera sur le canal du Centre.

Enfin il y a lieu de croire que l'abaissement des tarifs amènerait dans les canaux de Briare et du Loing un nombre beaucoup plus considérable de bateaux de la haute Loire et de l'Allier, et que cette cause accroîtrait également les produits, indépendamment du retour des provenances du canal du Centre. Tous ces motifs réunis devraient, ce semble, entraîner la détermination des deux compagnies et les porter à condescendre aux désirs qui leur ont été exprimés.

4e QUESTION.

Quel serait le moyen légal d'obliger, au besoin, les compagnies propriétaires ou soumissionnaires des canaux à modifier, s'il y a lieu, le mode de perception et les tarifs ?

Un article des traités passés avec les compagnies financières qui ont fourni les fonds sup-

---

(1) Voir la pièce E, page 107.

posés nécessaires pour l'achèvement des canaux soumissionnés porte qu'aucune modification ne pourra être faite aux tarifs annexés à ces actes, *que du consentement mutuel du Gouvernement et des concessionnaires* (1). Cette clause formelle, dont les compagnies ne manquent point de se prévaloir pour refuser leur adhésion aux propositions qui leur semblent renfermer une atteinte à leurs intérêts, a engagé l'avenir d'une façon déplorable, en mettant obstacle à toutes les améliorations par lesquelles on sent le besoin de favoriser le développement de la navigation intérieure. Cette résistance de quelques intérêts privés devant des nécessités si généralement senties est, ainsi que l'a dit M. le Ministre du commerce, une véritable calamité, à laquelle il ne voit d'autre remède que la conversion de la dette contractée vis-à-vis des bailleurs de fonds, ou l'expropriation de leurs droits autres que ceux qui se rattachent au payement de l'intérêt, de la prime et de l'amortissement.

On n'essayera point d'indiquer et de discuter les moyens légaux par lesquels il serait possible de triompher du mauvais vouloir des compagnies de canaux concédés ou soumissionnés : c'est une question plutôt de jurisprudence que d'administration.

Il paraît cependant utile de faire remarquer que, si les modifications proposées ne s'appliquaient, relativement aux canaux soumissionnés, qu'à une période qui dût prendre fin avant l'accomplissement complet du jeu de l'amortissement, les compagnies n'auraient aucun intérêt à s'y opposer, puisque les perceptions, jusqu'à l'entier remboursement des sommes prêtées, sont versées dans les caisses de l'État, et que les soumissionnaires n'entrent qu'après cette époque en partage des produits. Ils devraient même consentir d'autant plus aisément à ces réductions temporaires, que, d'après une autre disposition du cahier des charges, l'excédant des recettes sur les dépenses de chaque canal doit être appliqué à l'amortissement, et que l'intérêt stipulé pour les sommes avancées est assez élevé pour qu'il leur soit avantageux d'éloigner le plus possible le terme du remboursement final.

RÉSUMÉ.

Bien que l'on ait seulement eu en vue, dans cette note, d'exposer l'état des choses et de réunir des faits, plutôt que d'émettre une opinion, on croit pouvoir tirer, des considérations qui viennent d'être développées, les conséquences suivantes :

1° Le meilleur mode de perception du droit de navigation à appliquer aux canaux doit être basé, comme celui qui a été consacré par la loi du 9 juillet 1836, pour les rivières, *sur les distances parcourues et sur la charge réelle des bateaux reconnus par le volume d'eau déplacé.*

2° Les perceptions sur les canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, ne sont pas effectuées d'après les tarifs officiels : elles sont, par conséquent, irrégulières et peut-être illégales.

---

(1) Voir les cahiers des charges.

3° Indépendamment du droit général de surveillance que le Gouvernement conserve toujours sur les voies de communication, les titres de concession de ces trois canaux, et notamment ceux des canaux d'Orléans et du Loing, renferment des dispositions qui donnent à l'administration un droit d'intervention et de contrôle dans les actes de la société concessionnaire, droit dont on pourrait tirer parti pour obliger les compagnies à souscrire aux modifications réclamées.

4° Les réductions consenties, pour l'avenir, par lesdites compagnies, sur les taxes du tarif légal, sont insuffisantes, surtout à l'égard des houilles, des vins et des fers : les droits devraient être les mêmes sur les deux canaux, qui ne forment en quelque sorte qu'une seule ligne; le maximum du tarif ne devrait pas dépasser 20 centimes, ou au plus 30 centimes par tonneau et par distance.

5° Pour rétablir l'équilibre entre les deux lignes de navigation dont le point de départ est le département de Saône-et-Loire, et la destination, Paris, il faudrait que les droits à percevoir sur les canaux de Briare et du Loing ne fussent pas plus élevés que ceux que les chargements auraient à acquitter sur les canaux du Centre et de Bourgogne.

6° Enfin l'expropriation pour cause d'utilité publique paraît être l'unique moyen de vaincre les résistances des compagnies propriétaires ou soumissionnaires des canaux, et il ne peut y avoir dommage pour celles-ci à consentir aux modifications que demande le Gouvernement, si l'effet de ces modifications doit cesser avant l'époque probable où les bénéfices viendront concourir, du moins en partie, à l'amortissement des capitaux empruntés.

Extrait du compte rendu à l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie des quatre canaux.

Les canaux et parties de canaux achevés depuis plus ou moins longtemps ont d'abord été livrés à la navigation gratuitement, pour encourager le commerce à se servir de ces nouvelles voies et pour le dédommager des frais de premier établissement ainsi que des retards qu'entraînent accidentellement les imperfections d'une route à peine établie. Il était de l'intérêt du trésor, plus que de celui de la compagnie, de mettre un terme à cette tolérance en ménageant toutefois, par une mesure transitoire, les intérêts commerciaux qui se seraient trouvés froissés du passage subit du régime gratuit à un régime fiscal trop sévère. L'administration de la compagnie a pris cependant l'initiative de cette mesure, et a nommé, dans son sein, une commission composée de MM. Jacques Lefebvre, comte Pillet Will et Bartholony, pour en conférer avec M. le Ministre des finances. Il est résulté de ces pourparlers une ordonnance du Roi, du 19 décembre dernier, qui, comme nous l'avons dit, établit, à dater du 1er janvier 1839, sur le canal d'Ille-et-Rance, sur celui du Blavet, et sur la partie du canal de Nantes à Brest qui s'étend depuis Nantes jusqu'à la Vilaine, le tarif annexé à la loi du 14 août 1822, *en le réduisant à moitié* jusqu'au 1er avril 1841 inclusivement. Il sera d'ici là délibéré; au moyen des faits et des rensei-

gnements que cet essai permettra de recueillir, sur la convenance de l'établissement du tarif intégral ou de l'adoption d'autres modifications pour un temps plus long.

La même mesure sera vraisemblablement prise sur le canal latéral à la Loire; mais, d'accord avec le Gouvernement, nous l'avons ajournée au moins jusqu'au 1er avril prochain, d'abord parce que, comme M. le Directeur général des ponts et chaussées le reconnaît lui-même, ce canal a besoin, surtout dans la deuxième division, de quelques perfectionnements utiles, et parce qu'en second lieu il est nécessaire que l'administration du canal de Roanne à Digoin, qui, du reste, y est très-disposée, se prête à des modifications analogues pour que les sacrifices du trésor et les nôtres atteignent complétement leur but.

A cette occasion, nous avons fait remarquer à M. le Ministre des finances que l'administration du canal de Roanne est dans la condition d'un fermier des péages qui, au-dessous du maximum fixé par le tarif, peut librement se mouvoir, chaque fois qu'il lui est démontré que le progrès de la circulation dépend d'un abaissement du droit; et nous avons émis l'opinion que, si le canal latéral à la Loire, et tous les autres qui doivent être successivement ouverts, étaient sous une administration analogue, ce serait peut-être le meilleur moyen d'obtenir, indirectement, un tarif vrai, et de réduire les frais d'entretien à leur plus simple expression. Ce système, qui nous préoccupe depuis longtemps, est celui de l'affermage des canaux, dans lequel, si le Gouvernement voulait y entrer, nous apercevons encore l'avantage d'une grande simplification des comptes qu'exigent l'application éventuelle d'une portion des produits à l'amortissement et notre participation ultérieure à ces mêmes produits.

L'ordonnance qui est intervenue le 19 décembre dernier charge M. le Ministre des finances de dresser annuellement ces comptes, qui, nous l'espérons du moins, présenteront des résultats progressifs d'année en année, au moyen desquels nous pourrons enfin apprécier, jusqu'à un certain point, la valeur de la participation qui nous a été concédée après l'entière extinction de l'emprunt.

Nous avions demandé, et nous aurions désiré, que la même ordonnance réglât le mode d'exécution de l'article 10 du cahier des charges, qui permet à la compagnie de prendre en tout temps connaissance des registres particuliers des recettes et des dépenses. Mais on nous a donné les assurances les plus positives qu'il ne sera mis aucun obstacle à l'exercice de ce droit si précieux, pour nous éclairer dans les questions de tarif que nous aurons fréquemment à débattre.

L'achèvement prochain de tous les canaux qui nous intéressent nous a donné l'éveil sur les nouveaux devoirs qui en découleront pour l'administration de la compagnie. La première mesure prise, pour nous rendre compte de leur étendue et nous mettre à même de les remplir convenablement, a été la nomination d'une commission spéciale chargée d'entrer en rapport avec le Gouvernement sur toutes les questions qui se rattachent à la bonne administration des revenus qui sont notre domaine commun L'un des membres de cette commission, M. le comte Pillet-Will, a pris à tâche de visiter le canal latéral à la Loire, lors de son ouverture, et c'est sur ses indications que nous avons pu signaler au Gouvernement les perfectionnements jugés

indispensables, tels, par exemple, que l'empierrement d'un bout à l'autre du chemin de halage, pour que le commerce trouve une ample compensation des péages dans l'économie du temps et des avaries.

Mais nous avons senti que la surveillance de nos intérêts sous tant de rapports divers, qui doit être permanente, demandait une organisation intérieure, permanente aussi, appropriée au nouvel état de choses, etc.

A. — *Tableau indiquant le mode de perception des canaux, et s'ils sont concédés, soumissionnés ou restés dans le domaine public.*

MODE de PERCEPTION.	NOMS DES CANAUX				OBSERVATIONS.
	CONCÉDÉS à perpétuité.	CONCÉDÉS pour un temps déterminé.	SOUMISSIONNÉS.	APPARTENANT entièrement à l'État.	
Tarifs compliqués, basés sur le poids, la mesure et certaines dénominations locales.....	Briare.....	.....	.....	Centre.	
	Lunel.				
	Loing.				
	Orléans.				
Tarifs d'après la capacité, le poids, le volume et le nombre. (Lois d'emprunt de 1821 et 1822.).....	Roanne à Digoin..	.....	Ardennes.		
	.....	.....	Arles à Bouc.		
	.....	.....	Berry.		
	.....	.....	Blavet.		
	.....	.....	Bourgogne.		
	.....	.....	Ille-et-Rance.		
	.....	.....	Latéral à la Loire.		
	.....	.....	Manicamp.		
	.....	.....	Nantes à Brest.		
	.....	.....	Nivernais.		
	.....	.....	Rhône au Rhin.		
	.....	.....	Somme.		
Tarifs réglés sur la charge possible des bateaux.....	Aire à la Bassée..	Crozat.....	.....	Ardres.	
	.....	Deule (haute et basse)	.....	Bergues.	
	.....	Dunkerque à Furnes..	.....	Bourbourg.	
	.....	Luçon.....	.....	Calais.	
	.....	Lys canalisée.....	.....	Condé.	
	.....	Saint-Quentin.....	.....	Guines.	
	.....	Sensée.....	.....	La Colonne.	
	.....	.....	.....	Neuf-Fossé.	
Perception effectuée sur la charge réelle.....	Dropt canalisée...	Beaucaire.....	Latéral à l'Oise....	Bronage.	
	Givors.....	Des Étangs.....	Oise canalisée.		
	De Grave ou du Lez (près Montpellier).	Hazebrouck.			
	Midi.....	La Bourre.			
	Roubaix.....	La Nieppe.			
	.....	La Sambre à l'Oise...			
	.....	Pont-de-Vaux.			
	.....	Préaven.			
	.....	Ourcq.			
	.....	Saint-Denis.			
	.....	Saint-Martin.			
	.....	Scarpe canalisée.			La concession n'est pas encore adjugée. On ne sait si elle sera à temps ou à perpétuité.
	.....	Vézère-et-Corrèze...	.....	.....	
	.....	Vire-et-Taute.			

B. — *Note sur les tarifs de quelques canaux dont la perception n'est pas faite par les agents du Gouvernement.*

Canal d'Aire à la Bassée . . .	Le droit, sauf exception pour les bateaux vides et ceux chargés de sable, engrais, tourbe, etc., est de 21 centimes par tonneau de la charge possible. (Loi du 29 juillet 1829.)
Canaux de Beaucaire, de la Radelle, de Silvereal et du Bourgidon.	Même tarif que le canal du Midi.
Canal de Briare.	Tarif ancien, réglé au poids, de la capacité au nombre, etc. (Lettres patentes de 1642.)
Canaux de la Corrèze et de la Vézère	La perception sera effectuée sur la charge réelle des bateaux, et par distance de 5 kilomètres. Le droit est fixé à 40 centimes par tonneau et par distance, sauf pour les bateaux uniquement chargés de houilles, pierres, plâtres, engrais, etc., qui ne payeront que demi-droit. Les bateaux vides payeront 1 franc par distance. (Loi du 8 juin 1825.)
Canaux de la haute et basse Deule et de la Lys canalisée.	Le droit est de 4 centimes, au chargement possible, par tonneau et par distance de 5 kilomètres. Le droit est de 2 centimes pour les bateaux vides et pour ceux chargés de bois, cendres, engrais, sable, pavés, etc. (Ordonnance du 16 septembre 1825.)
Dropt canalisée.	Droit établi par tonneau de vin ou pièce d'eau-de-vie, et aussi au poids pour les autres marchandises. (Ordonnance du 11 avril 1821.)
Canal de Dunkerque à Furnes.	Le droit est de 10 centimes, au chargement possible, par tonneau, sans avoir égard aux points de départ et d'arrivée. Le droit est de 5 centimes sur les bateaux vides et sur ceux chargés des marchandises ci-dessus dénommées. (Ordonnance du 13 mars 1828.)
Canaux des Étangs	Même tarif que le canal du Midi.

Canal de GIVORS.....	Perception d'un sou (5 centimes) par lieue et par quintal (50 kilogrammes) sur toutes marchandises transportées par les bateaux du concessionnaire. Perception de neuf deniers seulement sur celles que les particuliers transporteront sur leurs propres bateaux. Perception de 15 sous par écluse pour chaque bateau vide. Perception de trois sous par lieue par chaque passager. (Lettres patentes du 30 septembre 1770.) Ces droits ont encore été augmentés par d'autres lettres patentes du 12 août 1779. Une ordonnance du 5 décembre 1831 a autorisé le prolongement de ce canal, et réglé un tarif à la charge réelle pour ce prolongement.
Canal de GRAVE.....	Tarif au poids sur les denrées et marchandises du pays. (Lettres patentes d'octobre 1666.)
Canaux d'HAZEBROUCK, de la NIEPPE, de PRÉAVEN et de la BOURRE.....	Tarif à la charge réelle à raison de 6 centimes par tonneau et par distance, et de 3 centimes pour les sables, pierres et engrais. Les bateaux vides payeront 1 centime par tonneau de leur capacité. (Ordonnance du 14 septembre 1835.)
Canal de LUÇON.....	Tarif établi sur la charge possible, d'après le jaugeage de la douane. (Ordonnance du 19 mai 1824.)
Canal de LUNÉL.....	Tarif compliqué, réglé au poids, à la capacité et d'après certaines mesures locales. (Ordonnance du 15 août 1821.)
Canal latéral à l'étang de MAUGUIS.....	Même tarif que le canal du Midi.
Canal du MIDI.....	Le droit général établi par la loi du 21 vendémiaire an V est de 4 centimes par 100 kilogrammes de marchandises parcourant 5 kilomètres, soit 40 centimes par tonneau. Il y a réduction d'un tiers du droit pour les briques, tuiles, ardoises, chaux, matériaux, bois à brûler, charbons, foin, paille, etc.
Canaux d'ORLÉANS et du LOING.....	Tarif plus compliqué que celui de Briare, mais basé sur les mêmes unités de mesure. (Loi du 27 nivôse an V.)
Canal de l'OURCQ.....	Les droits sont réglés par tonneau et par écluse sur cinq classes de marchandises.
Canal de PONT-DE-VAUX....	Tarif à la charge réelle à raison de 20 centimes par tonneau, quelle que soit la distance parcourue; 10 centimes pour les houilles, charbons, bois, marbres, pierres, plâtres, etc., et 5 centimes pour les engrais. Les bateaux vides sont imposés à un droit fixe de 65 centimes. (Loi du 30 juin 1835.)

Canal de ROANNE à DIGOIN. .	Tarif au kilolitre, au quintal métrique et au mètre cube. (Loi du 29 mai 1827.)
Canal de ROUBAIX.	Perception à la charge réelle à raison de 40 centimes par tonneau et par distance, et de moitié pour les bateaux chargés de sable, pierres et cendres. (Loi du 8 juin 1825.)
Canaux de SAINT-DENIS et de SAINT-MARTIN	Par tonneau et par distance de 5 kilomètres. Il n'y a que 4 classes de marchandises.
Canal de SAINT-QUENTIN. . . .	Le tarif est basé sur le chargement possible des bateaux en tonneaux de mer et d'après la distance parcourue. Le droit général est de 10 centimes par tonneau et par distance; ——————— de 5 centimes pour les bateaux chargés de pierres, briques, sables, engrais, chaux, cendres, foin, paille, etc.; ——————— de 2 centimes et demi pour les bateaux vides.
Canal de la SAMBRE à l'OISE. .	Tarif à la charge réelle à raison de 35 centimes par tonneau et par distance, et de 17 centimes et demi pour les engrais. Les bateaux vides payeront un droit fixe de 5 francs par distance. (Ordonnance du 30 octobre 1833.)
SCARPE canalisée.	Les droits sont perçus à la charge réelle et par distance de 5 kilomètres à raison de 5 centimes par tonneau et par distance, et de moitié sur les bateaux vides et sur ceux chargés de tourbe, engrais, cendres, etc. (Loi du 11 avril 1835.)
Canal de la SENSÉE.	Le droit est établi au chargement possible à raison de 2 francs par tonneau; A raison de 1 franc seulement sur les bateaux chargés de charbon de terre ou de bois, de pierres, chaux, briques, engrais, etc.; A raison de 50 centimes par tonneau sur chaque bateau vide.
Canal de VIRE-ET-TAUTE. . .	Perception à la charge réelle à raison de 15 centimes par tonneau et par distance. Les engrais ne payeront que demi-droit. (Loi du 30 avril 1833.)

C. — *Tableau des tarifs des droits de navigation établis sur les canaux d'*Aire à la Bassée, Ard
Manicamp, Nantes à Brest, Niv

MESURES SUR LESQUELLES la perception est établie.	DÉSIGNATION DES OBJETS IMPOSÉS.	TARIFS PRIMI	
		CANAUX des Ardennes, de Manicamp, de la Somme, du Rhône au Rhin. — Loi du 5 août 1821.	C. d'Arl d'Aire du du d'Ille- latéral Naute du N de B Loi
		fr.	
Au kilolitre	Froment en grains / en farine	0. 250	0
	Orge, seigle et blé de Turquie en grains / en farine	0. 250	0
	Avoine et autres menus grains, son et drèche	0. 135	0
	Sel marin et autres substances de ce genre	0. 300	0
	Vins, eaux-de-vie, vinaigres et liqueurs	0. 400	0
	Cidres, bières et poirés		0
	Légumes et fruits de toute espèce	"	
	Cendres neuves	"	
	Charbon de bois	"	
An dizain de myriagrammes ou tonneau métrique, 1,000k.	Mines et minerais	0. 015	0
	Scories de métaux	0. 022	0
	Fer, fontes et autres métaux ouvrés / non ouvrés	0. 030	0
	Cristaux ou porcelaines	0. 044.	0
	Faïence, verres à vitre et verres blancs	0. 030	0
	Bouteilles		
	Sucre, café, huile, savon, coton ouvré ou non ouvré, chanvre et lin ouvrés, tabacs, bois de teinture et autres objets de ce genre	0. 044	0
	Chanvre et lin non ouvrés	0. 035	0
	Foin, paille et autres fourrages	0. 020	0
	Tourbe, fumier et cendres fossiles	0. 005	0

Bouc, Berry, Blavet, Bourgogne, Ille-et-Rance, latéral à la Loire, latéral à l'Oise, nalisée, Rhône au Rhin, Somme.

TARIFS MODIFIÉS.						OBSERVATIONS.
gne, Rhin.	CANAL d'Arles à Bouc.	CANAUX de Bretagne. Blavet, Ille-et-Rance, Nantes à Brest.	CANAL de la Somme.	CANAL d'Aire à la Bassée.	CANAL LATÉRAL à l'Oise, rivière canalisée de l'Oise.	On a désigné comme *tarifs primitifs* ceux qui ont été réglés par les lois de concessions de 1821 et 1822, et comme *tarifs modifiés*, ceux d'après lesquels s'effectuera la perception au 1er janvier 1839.
ces 1826 1829	Loi du 14 août 1822. Ordonnance du 31 juillet 1828.	Loi du 14 août 1822. Ordonnance du 19 décembre 1838.	Loi du 5 août 1821. Ordonnance du 12 septembre 1821.	Loi du 14 août 1822. Loi du 29 juillet 1829.	Ordonnance du 13 juillet 1825.	
	fr.	fr.	fr.			
10 00	0. 167	0. 125	0. 250			
10 00.	0. 117	0. 088	0. 175			
70	0. 084	0. 063	0. 125			
25	0. 200	0. 150	0. 300			
on.	0. 267	0. 200	0. 400			
	0. 134	0. 100	0. 200			
05	"		"			
00	"	"	"			
30	"	"	"			
cube.	0. 010	0. 008	0. 015	Voir le tarif dans la colonne d'observations.	Voir le tarif à la page 105.	
09	0. 015	0. 011	0. 022			
15 12	0. 020	0. 015	0. 030			
30	0. 030	0. 022	0. 044			
15 10	0. 020	0. 015	0. 030			
"	0. 030	0. 022	0. 044			
"	0. 024	0. 018	0. 035			
10	0. 014	0. 010	0. 020			
cube.	0. 004	0. 003	0. 005			

CANAL D'AIRE A LA BASSÉE.

Les bateaux chargés, quelle que soit la nature du chargement, payeront *vingt et un centimes* par tonneau de mille kilogrammes et par distance de cinq kilomètres.

Les bateaux vides payeront *cinq centimes* par tonneau et par distance. Sont assimilés aux bateaux vides, et payeront conséquemment le même droit, les bateaux uniquement chargés de sable, fagots, charbonnettes, engrais, tourbes, fumier, cendres fossiles.

Suite du *Tableau des droits de navig*

MESURES SUR LESQUELLES la perception est établie.	DÉSIGNATION DES OBJETS IMPOSÉS.	TARIFS PRIMITI	
		CANAUX des Ardennes, de Manicamp, de la Somme, du Rhône au Rhin. — Loi du 5 août 1821.	CAN. d'Arles d'Aire à l du B du Bl d'Ille-et- latéral à l d Nantes à du Niv de Bour — Loi du 18
		fr.	fr.
Au mètre cube..... (Le mètre cube de houille à 20 centimes met les 1,000k à 25 centimes.)	Mines et minerais.....	au dizain de myriagram	
	Marbre.....	0. 200	0. (0. 25 le
	Pierre de taille.....		
	Briques, ardoises, chaux, cendres lessivées, houille et plâtre cuit.....		
	Plâtre, tuiles et cendres.....		
	Moellons, pierres à chaux et plâtre non cuit.....	"	
	Fumier et sablon.....	au dizain de myriagram	
	Pierre mureuse, marne, terre argileuse, sable et gravier.....	0. 100	0.
	Bois d'équarrissage, sciage et autres de ce genre.....	0. 200	0.
	Bois à brûler..... en bateaux.....	0. 100	0.
	Bois à brûler..... en trains.....		0.
	Charbonnettes.....	0. 100	0.
	Fagots.....		
	Écorces (tan).....	"	
Mesures diverses.....	Bascule à poisson, par mètre carré de tillac et chaque centimètre d'enfoncement.	0. 200	0.
	Poinçon plein de 228 litres..... Vin, vinaigre et autres boissons.....	au kilolitre.	
	Poinçon plein de 228 litres..... Eaux-de-vie et liqueurs.....		
	Poinçon plein de 228 litres..... Lie.....		
	Poinçon vide de 228 litres.....	0. 010	0.
	Bateau en vidange.....	0. 650	0.
	(Pour les objets non dénommés, voir le canal du Centre, p. 114-115.)		

TARIFS MODIFIÉS.					CANAL LATÉRAL	OBSERVATIONS.
x gne, Rhin. nces 1826 1829.	CANAL d'Arles à Boue. Loi du 14 août 1822. Ordonnance du 31 juillet 1828.	CANAUX de Bretagne. Blavet, Ille-et-Rance, Nantes à Brest. Loi du 14 août 1822. Ordonnance du 19 décembre 1838.	CANAL de la Somme. Loi du 5 août 1821. Ordonnance du 12 septembre 1821.	CANAL d'Aire à la Bassée. Loi du 14 août 1822. Loi du 29 juillet 1829.	À L'OISE, rivière canalisée de l'Oise. Ordonnance du 13 juillet 1825.	On a désigné comme *tarifs primitifs* ceux qui ont été réglés par les lois de concessions de 1821 et 1822, et comme *tarifs modifiés*, ceux d'après lesquels s'effectuera la perception au 1er janvier 1839.
	fr.	fr.	fr.			
75	.....	.....	.....			CANAL LATÉRAL A L'OISE, Rivière canalisée de l'Oise. Tonnage possible des bateaux en suivant une progression de 5 en 5 centimètres, depuis 1m 05c jusqu'à 1m 50c pour le tirant d'eau. DE MANICAMP À PORT-À-PINTRELLES. Bateau chargé, quelle que soit la nature du chargement, par tonneau..... 0. 375 (Cette ligne est divisée en trois parties ou écluses à 0. 125.) DE PORT-À-PINTRELLES À LA SEINE. Bateau chargé, quelle que soit la nature du chargement, par tonneau..... 0. 350 (Cette ligne est divisée en sept parties à 0. 050.) Bateau vide passant à chaque écluse, ou à côté de chaque écluse, par tonneau..... 0. 025 (Si le bateau est jaugé pour plusieurs tirants d'eau, il paye pour le moindre.) Traios de bois de charpente, sciage ou charronnage, passant à chaque écluse, ou à côté de chaque écluse, par mètre de longueur... 0. 150 Trains de bois à brûler dans les mêmes cas et par mètre de longueur..... 0. 120
75 55 45 45	0. 134	0. 100	0. 200			
40	//	//	//			
35	.....	.....	.....			
35	0. 067	0. 050	0. 100			
55	0. 134	0. 100	0. 200			
35	0. 067 0. 017	0. 050 0. 013	0. 100	Voir le tarif à la page 103.	Voir le tarif dans la colonne d'observations.	
35	0. 014	0. 010	0. 100 0. 005			
35	//	//	//			
00	0. 134	0. 100	0. 200			
60 90 35	.....	.....	.....			
05	0. 007	0. 005	0. 010			
25	0. 431	0. 325	0. 650			

D. — *Tarif des droits de navigation proposé, en 1835 et en 1836, à la compagnie du canal de Bourgogne.*

1° Les bateaux dont le chargement en tout ou partie se composera d'objets autres que ceux désignés aux deux paragraphes suivants, payeront par poids de 1,000 kilogrammes et par distance de cinq mille mètres 0f 20c

2° Les fourrages, ciment, briques, tuiles, ardoises, cendres non lessivées, bois à brûler, fagots, lattes, échalas, charbonnettes, tan, bois de charpente en grume ou équarris, merrain, planches, coke, plâtre, chaux, payeront par poids de 1,000 kilogrammes et par distance. . . . 0 15

3° Les écorces, les tonneaux vides, houille, tourbe, pierres à bâtir de toute espèce, marne, sables, argiles, cendres lessivées, noir animal, engrais de toute nature, lies sèches, scories, minerais de fer lavés ou non lavés, payeront par poids de 1,000 kilogrammes et par distance. 0 08

4° Les bascules à poisson payeront pour chaque distance, par mètre carré de tillac et par chaque centimètre d'enfoncement, déduction faite de 0m,06 pour le tirant d'eau. 0 10

5° Les bateaux vides payeront par distance (quelles que soient leurs dimensions). 0 50

6° Les bateaux uniquement chargés de sable, fagots, charbonnettes, engrais, tourbe, fumier, cendres fossiles, futailles vides, payeront, comme s'ils étaient en vidange, par distance. 0 50

7° Les trains de 27 mètres de longueur et au-dessous seront comptés pour 5 décastères, et payeront par distance. 3

E. — *Extrait du procès-verbal de l'assemblée générale des actionnaires de la* compagnie de l'emprunt pour l'achèvement du canal de Bourgogne, *autorisée par ordonnance du Roi du 13 novembre 1822, et de ceux de la* société anonyme pour la reconstitution du capital des actions du canal de Bourgogne, *autorisée par ordonnance du Roi du 31 octobre 1827.*

Ladite assemblée s'étant réunie le vingt-six avril mil huit cent trente six pour délibérer sur une proposition émanée de M. le Conseiller d'État, directeur général des ponts et chaussées et des mines, tendant à la modification du tarif des péages.

Après l'énoncé de l'accomplissement des formalités prescrites par les statuts respectifs des deux sociétés, ce procès-verbal contient le rapport du conseil d'administration de l'une d'elles, qui conclut à l'adoption de la résolution suivante :

Résolution.

« La proposition du Gouvernement pour modifier le tarif, telle qu'elle est énoncée dans les lettres de M. le Directeur général des ponts et chaussées des 26 janvier et 30 décembre 1835, et dans les pièces

jointes à la première, est adoptée sous la modification que la houille sera taxée à 10 centimes par tonneau et par distance, et que les bateaux vides seront maintenus à 65 centimes par distance, conformément au tarif de 1822. »

Le procès-verbal rend compte de la délibération qui a eu lieu à la suite de cette lecture, et en rapporte le résultat en ces termes :

La discussion est fermée et l'assemblée va aux voix. Quatre-vingt-quatre votes sont émis, tant par les actionnaires de la nouvelle société dans l'ordre des deux signatures données sur la liste, que par les actionnaires de l'ancienne société.

M. le Président appelle à ses côtés M. A. de Waru et M. F. Aulagnier pour faire les fonctions de scrutateurs.

Les bulletins contenant le mot *oui* sont au nombre de cinquante-quatre, ci..... 54

Ceux qui contiennent le mot *non* sont au nombre de trente, ci..... 30

En conséquence, la résolution est adoptée.

Le procès-verbal est signé : Gabriel ODIER, administrateur, faisant fonctions de président; HILLEMACHER, secrétaire.

F. — *Tableau comparatif des droits concédés au canal de Briare par son tar*

ARTICLES DU TARIF CONCÉDÉ EN 1642, correspondant à ceux du tarif actuel.	liv. s.	TARIF ACTUELLEMENT EN VIGUEUR.	
1° De chaque poinçon de vin.... (Jauge d'Orléans.)	1 10	Vin.....	1° Du poinçon, jauge d'Orléans.....
			Du poinçon de lie, *idem*.....
			Du poinçon de bière et cidre.....
6° De chaque corde de bois.....	2 10	Bois.....	2° De chaque décastère de bois à brûler.....
		Souches.....	*Idem* de souches et bois de régal.....
			Du bateau de souches ou bois de régal.....
		Cotrets.....	Du cent de cotrets ou fagots à deux liens.....
			Du bateau de cotrets ou fagots à deux liens.....
		Ramilles.....	Du cent de ramilles ou bourrées à un lien.....
			Du bateau de ramilles ou bourrées à un lien...
2° De chaque cent de solives ou bois carré.....	15 00	Charpente.....	Du mètre cube de bois de charpente.....
			Du bateau de bois de charpente, à la tenue de 0^m 65^c.....
			Du train de bois de charpente, à la même tenue.
4° Du cent de toises d'ais de chêne d'un pouce d'épaisseur et au-dessous, et de la largeur de douze pouces et au-dessous.	3 00	Planches.....	Des cent mètres courants de planches de chêne, de 0^m 027 d'épaisseur.....
3° Du cent de toises d'ais de chêne d'un pouce et demi d'épaisseur, et de douze pouces de large et au-dessous.....	3 10		Des cent mètres courants de planches de chêne, de 0^m 045 d'épaisseur.....
			Du bateau de planches de chêne.....
			Du train de planches de chêne.....
5° Du cent de toises d'ais de sapin d'un pouce d'épaisseur et au-dessous, et de douze pouces de large et au-dessous.....	3 00		Des cent mètres courants de planches de sapin..
Et des plus grandes largeurs et épaisseurs, tant de chêne, sapin, qu'autres, à proportion.....			Des cent mètres courants de voliges de chêne et sapin.....
			Du bateau et train de planches de sapin.....
			Des cent mètres courants de plateaux de noyer et autres fruitiers, de 0^m 05^c à 0^m 08^c d'épaisseur.....
		Plateaux.....	Du bateau de plateaux de noyer et autres fruitiers.....
			Idem de bois fruitiers en grume.....
		Charronnage.....	Du mètre cube de bois en grume pour charronnage.....
			Du cent de jantes de charronnage.....
			Du bateau de jantes de charronnage.....

e 1642, et de ceux qu'il perçoit aujourd'hui par application dudit tarif.

OBSERVATIONS.

. qu'au tarif de 1642.

u prendre le même droit que pour le vin, comme cela se pratique sur d'autres canaux, qui perçoivent le même droit sur tous les liquides, sans avoir eur valeur. La compagnie a cru convenable de ne percevoir qu'un droit inférieur, *moitié du vin*, eu égard à la moindre valeur.

d'un tiers. Même motif.

t qu'au tarif de 1642, d'après la proportion de la corde du canal au décastère.

arif de 1642, qui ne distingue pas les différentes qualités de bois, le décastère de souches ou bois de régal aurait dû payer 6 fr. 70 cent. La compagnie, à la moindre valeur, a cru devoir restreindre son droit à 3 fr. 20 cent. ou de *plus de moitié.*

à la tenue de 0m 65c, contenant 10 décastères, aurait dû payer 67 fr., aux termes de l'article 6 du tarif de 1642. La compagnie, eu égard à la moindre cru devoir restreindre son droit à 36 fr., *près de moitié.*

rvation. Le cent de cotrets cubant 5 stères, on aurait pu percevoir 3 fr. 35 cent.

rvation. La compagnie aurait pu percevoir 80 fr. 40 cent., un bateau chargé de cotrets, à la tenue de 0m 65c, contenant 2,400 cotrets, équivalant à ères de bois de corde.

rvation que pour le cent de cotrets; seulement *la diminution est encore plus forte*, la compagnie ayant eu égard à la moindre valeur.

pour le bateau de cotrets. *Diminution plus forte*, basée sur la moindre valeur de la marchandise.

t qu'en 1642. Le mètre cube équivalant à 20 solives anciennes, ou 10 pièces, 100 solives égalent 5 mètres cubes, lesquels, à 3 fr. l'un, donnent la somme 15 francs.

d que 80 fr. pour un bateau entièrement chargé de charpente, contenant 45 mètres cubes, lesquels, à 3 fr. le mètre cube, prix du tarif précité, auraient fr. *Diminution des deux cinquièmes.*

rvation. Le train cubant autant que le bateau, *la diminution est encore plus forte.*

qu'au tarif de 1642.

t qu'au tarif de 1642.

à la tenue de 0m 65c contient, terme moyen, 6,500 mètres courants de planches de chêne de 0m 027 d'épaisseur, et de 0m 25c de largeur moyenne. Le droit, de 1 fr. 50 cent. les cent mètres courants, serait 97 fr. 50 cent. *La diminution est de un cinquième.*

rvion. Le train contenant la même quantité que le bateau, *la diminution est encore plus forte.*

t qu'au tarif de 1642.

pu prendre le même droit que pour les planches de chêne et de sapin. *Diminution de moitié.*

ou train contenant 12,000 mètres courants de planches de sapin de 0m 027 d'épaisseur sur 0m 25c de largeur moyenne, on aurait pu prendre, d'après le tarif , 180 fr. *Diminution des deux tiers.*

portionnel autorisé par le tarif de 1642, qui dit, après les articles 3, 4 et 5, relatifs aux planches de chêne et de sapin: *et des plus grandes largeurs et épais-ant de chêne que sapin et autres, à proportion.*

à la tenue de 0m 65c, contenant, en moyenne, 66 mètres cubes de noyer ou autres fruitiers, on aurait dû payer, à raison de 3 fr. le mètre cube, prix de la te, 188 fr. *Diminution de plus de moitié.*

rvation. *Diminution des deux tiers.*

it que pour la charpente, malgré la plus grande valeur.

t pour moyenne une jante d'un mètre de longueur, sur 0m 217 de large, et de 0m 135 d'épaisseur, le cent de jantes égalera 2m 93c cubes, lesquels, à raison l'un, donnent 8 fr. 80 cent. *Diminution de plus de deux cinquièmes.*

lation au bateau de charpente, malgré la plus grande valeur.

Suite du *Tableau comparat*

ARTICLES DU TARIF CONCÉDÉ EN 1642, correspondant à ceux du tarif actuel.		TARIF ACTUELLEMENT EN VIGUEUR.	
	liv. s.	Perches d'aune.....	Du cent de perches d'aune.....
			Du bateau de perches d'aune.....
11° Du cent pesant de marchandises au poids.....	0 8	Écorce.....	Du cent de bottes d'écorce.....
L'article 4 du tarif spécial pour le charbon de bois fixe le droit, de Briare à Montargis et de Montargis à Briare, à (par poinçon).....	0 17	Charbon de bois.....	3° Du bateau de charbon de bois, à la tenue de 0m 65c.....
11° Marchandises au poids.....		Charbon de terre.....	4° Du bateau de charbon de terre, à la tenue de 0m 65c.....
16° Du cent de carpes au-dessous d'un pied.....	5 10		
17° *Idem* de celles d'un pied en sus.	10 00		
18° *Idem* de brochets au-dessous d'un pied.....	5 10		
19° *Idem* de douze à quinze pouces, le quinzième non compris..	11 00	Poisson.....	5° D'une bascule contenant poisson, le mètre carré de tillac.....
20° *Idem* de quinze à dix-huit pouces, le dix-huitième non compris.....	22 00		
21° *Idem* de dix-huit pouces et au-dessus.....	40 00		
11° Du cent pesant de marchandises au poids.....	0 8	Pommes.....	6° Du bateau de pommes en grenier.....
			Du panier de pommes.....
			Du double hectolitre de pommes ou poires.....
		Marrons.....	7° Du bateau de marrons ou châtaignes.....
		Marbre brut.....	8° Du bateau de marbre brut, à la tenue de 0m 65c.
			Du 100 de carreaux de marbre de 33 centimètres carrés.....
		Pierre de taille.....	9° Du bateau de pierre de Saint-Leu, Bourrée et autres.....
		Moellon.....	10° Du bateau de moellon.....
		Sable.....	11° Du bateau de sable à faire faïence.....
			Du double hectolitre de sable à faire faïence, sablon et cendre lessivée.....
12° Des encombrantes (marchandises) (du cent pesant)....	0 10	Bouteilles.....	12° Du bateau de bouteilles de verre.....
			Du cent de bouteilles de verre en nombre, la bouteille pesant un kilo, terme moyen.....
		Sabots.....	13° Du bateau de sabots, seilles et boissellerie.....
		Faïence.....	14° Du bateau de faïence.....
		Osier.....	15° Du bateau d'osier blanc.....
			Du bateau d'osier brut.....
		Poterie.....	16° Du bateau de poterie.....
13° Du millier d'ardoises carrées..	2 00	Ardoises.....	17° Du millier d'ardoises carrées.....

OBSERVATIONS.

imilation.

e 1642, le droit est de 8 sous par cent livres: cent bottes d'écorce pesant en moyenne 4,000 livres, on aurait donc pu prendre 16 fr.; on n'en prend *inution de moitié.*

hargé de charbon de bois, à la tenue de 0m 65c, contient 600 poinçons de charbon. Le droit du poinçon de charbon est fixé à 17 sous par le tarif spécial l 1642, ce qui porterait le droit du bateau contenant 600 poinçons à 510 fr. *On ne perçoit que 90 francs.*

andise n'a commencé à passer qu'en 1665. La compagnie, consentant alors à ne pas lui appliquer le droit au poids établi par son tarif, a, par sa délibération embre 1665, fixé ce droit à 50 fr. par bateau, et depuis, par une nouvelle réduction, à 33 fr. 35 cent. (Voir ci-après l'explication relative aux centimètres t sur la tenue fixée par les lettres patentes de 1642.)

pour le poisson étant d'une application fort difficile, en ce qu'il exigerait une vérification longue, par suite de la diversité de la marchandise, vérification rès-préjudiciable au poisson, le mode de perception a été modifié et établi d'après la quantité moyenne contenue dans un mètre carré de bascule, à la tenue Le mètre carré de bascule, pouvant contenir cent carpes au-dessous d'un pied, aurait dû payer 5 fr. 10 s. Il ne paye que 2 fr. 25 cent. *Diminution de moitié* échantillon, et *plus forte encore* pour les poissons d'une dimension supérieure.

pas percevoir le droit au poids sur cette marchandise, ce qui eût été disproportionné avec sa valeur, la compagnie a réduit ce droit à 60 fr., perception analogue à celle autorisée par le tarif légal du 27 nivôse an v.

vation *que pour le bateau de pommes en grenier.*

tion, eu égard à la valeur de la marchandise.

vation.

u percevoir le droit sur les bouteilles comme marchandises encombrantes, ainsi que le reconnaît le tarif d'assimilation au tarif légal du 27 nivôse an v, ce t porté le droit d'un bateau chargé de bouteilles à 500 francs, ou *plus de six fois le droit actuel.*

détail est *de moitié* de celui qu'on aurait pu recevoir.

rvation *que pour les bouteilles.*

ation, eu égard à la valeur de la marchandise.

..... *d'un tiers* au-dessous du droit ci-dessus.

ation.

qu'au tarif de 1642.

Suite du *Tableau compara*

ARTICLES DU TARIF CONCÉDÉ EN 1642, correspondant à ceux du tarif actuel.	liv. s.	TARIF ACTUELLEMENT EN VIGUEUR.	
14° Du millier d'ardoises rousses noires.....	.....		Du millier d'ardoises rousses noires.....
			Du bateau d'ardoises, à la tenue de 0m 65c....
11° Du cent pesant de marchandises au poids.....	0 8	Sel.....	18° Du bateau de sel, les 500 kilogrammes payeront.
15° Du poinçon de cendres.....	2 10	Cendres.....	19° Du poinçon de cendres gravelées ou neuves....
10° Du millier de lattes à ardoises (40 bottes).....	2 15	Lattes.....	20° Du millier de lattes d'ardoises (40 bottes pour un millier).....
9° Du millier de lattes carrées et échalas (20 bottes).....	1 6	.....	Du millier d'échalas et lattes carrées (20 bottes au millier).....
8° *Idem* de merrain à faire poinçon	6 10	Merrain.....	21° Du millier de merrain à faire poinçon.....
		Briques et tuiles.....	22° Du bateau de briques, carreaux et tuiles.....
			Du millier de briques simples, carreaux et tuiles.
			Idem de briques doubles et carreaux de four...
			Du millier de faîtières ou briques italiennes....
			Du cent de grandes faîtières.....
		Ocre.....	23° Du double hectolitre d'ocre.....
		Pierres à fusil.....	24° Du double hectolitre de pierres à fusil.....
		Meules.....	25° Meules de moulin, la pièce.....
			Meules de gagne-petit, la pièce.....
		Arbres fruitiers.....	26° Le cent d'arbres fruitiers.....
			Du cent de petits arbres en paquets.....
			Du cent d'ifs en paniers ou petits arbres verts...
			Orangers en caisse, l'un.....
		Futailles vides.....	27° Poinçons vides, chaque.....
			Pipes vides, la pièce.....
		Légumes secs.....	28° Le double hectolitre.....
11° Du cent pesant de marchandises au poids.....	0 8	Grains.....	29° Blé froment, le double hectolitre.....
			Seigle et orge, *idem*.....
			Avoine, *idem*.....
		Foin.....	30° Le bateau de foin.....
		Cercles.....	31° Cercles à relier poinçons (42 bottes au millier)..
			Cercles à relier cuves, le cent.....
11° Du cent pesant de marchandises au poids.....	0 8	Marchandises au poids.....	32° Des 500 kilog. de marchandises au poids.....
12° Du cent pesant de marchandises encombrantes.....	0 10	*Idem* encombrantes.....	*Idem* encombrantes.....
		Animaux vivants.....	33° Du bateau d'animaux vivants.....
Et, pour passer la montagne des deux côtés, les bateaux seront de 50 milliers au moins et de 100 milliers au plus.....	.....	EXCÉDANT.....	Tous les bateaux ci-dessus mentionnés qui seront chargés au delà de 0m 65c, payeront par chaque centimètre excédant.....

OBSERVATIONS.

it qu'au tarif de 1642.

à la tenue de 0m 65c, contenant 110,000 ardoises, en prenant le moindre droit, 2 francs, aurait payé 220 francs. Il ne paye que 120 francs. *Diminution de moitié.*

ise au poids. *Diminution des deux tiers.*

it qu'au tarif de 1642.

lation et par analogie avec le tarif du 27 nivôse an v.

ilation.

lation et par analogie avec le tarif du 27 nivôse an v.

e hectolitre pèse 150 kilog. ou 300 liv.; à raison de 8 sous par 100 liv., on aurait pu percevoir 24 sous. On ne perçoit que 0f 60c. *Diminution de moitié.*
s autres grains, *la diminution est plus forte encore.*

ilation et par analogie avec le tarif légal du 27 nivôse an v.

oit qu'au tarif de 1642.

ilation et par analogie avec le tarif du 27 nivôse an v.

e tarif de 1642, les bateaux ne pouvaient contenir plus de 100 milliers de marchandises, ce qui répond à 50 tonnes ou 24 pouces de tenue. Il était juste
bateaux qui voulaient avoir un tirant d'eau plus considérable payassent en conséquence; et, comme la dépense d'eau, pour les pouces d'excédant, était
ne proportion bien plus grande que pour les 24 premiers pouces, il était juste encore que cet excédant fût proportionnellement plus élevé que le droit sur
premiers pouces. Les pouces d'excédant ont donc été fixés à 5f par pouce (2f par centimètre). Ce droit a été non-seulement approuvé par la loi du 27 nivôse
nais même doublé, puisqu'elle porte le droit à percevoir par pouce à 10f 05c pour les canaux d'Orléans et du Loing.

G. — *Relevé du produit des droits de navigation sur les canaux soumissionnés e pendan*

NOMS DES CANAUX et DES RIVIÈRES CANALISÉES.	DÉSIGNATION DES DROITS.	1826.	1827.	1828.	1829.	18
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
Canal de Manicamp	Droit de navigation	17,320 66	32,322 34	33,010 63	32,199 91	49,1
	Pêche et francs-bords	"	"	100 00	100 00	1
Canal de Bourgogne	Droit de navigation	71,767 22	67,716 57	98,762 69	69,923 17	62,5
	Pêche et francs-bords	"	27,793 85	32,697 16	22,174 00	25,7
Canal du Rhône au Rhin	Droit de navigation	89,962 84	84,413 56	77,483 21	86,065 54	101,7
	Pêche et francs-bords	"	5,771 00	17,483 31	19,276 74	14,6
Canal de la Somme	Droit de navigation	5,717 64	10,929 97	55,337 52	156,441 47	211,1
	Pêche et francs-bords	4,427 00	4,427 00	10,723 00	10,606 25	87,1
Canal d'Arles à Bouc	Droit de navigation	"	"	"	"	
	Pêche et francs-bords	"	"	"	"	
Rivière canalisée de l'Oise	Droit de navigation	"	"	"	"	
	Pêche et francs-bords	"	"	"	"	
Rivière canalisée de l'Isle	Droit de navigation	"	"	"	"	
	Pêche et francs-bords	"	"	"	"	
	Totaux	189,195 36	233,374 29	325,597 52	396,787 08	552,2
						CAN
Canal du Centre	Droit de navigation	491,556 00	422,940 31	569,908 59	522,131 31	593,7
	Pêche et francs-bords	20,693 39	10,821 04	11,509 54	9,854 04	10,6

s canalisées de 1826 à 1837, ainsi que des produits du canal du Centre
années.

NNÉES	1832.	1833.	1834.	1835.	1836.	1837.	TOTAL.	TOTAL PAR CANAL.
c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
04	43,389 85	50,567 86	62,750 24	53,382 94	66,323 25	67,720 43	544,658 61	547,955 04
00	252 93	441 50	617 00	511 00	511 00	511 00	3,296 43	
36	64,442 09	135,525 73	175,200 43	552,116 54	581,757 90	598,025 95	2,539,910 22	2,924,145 64
78	25,082 60	36,135 28	36,445 12	38,015 79	59,745 24	54,853 60	384,235 42	
31	116,525 43	153,853 09	293,586 15	467,715 79	717,958 67	655,697 82	2,918,528 86	3,236,242 79
00	24,943 85	30,986 25	40,241 70	42,374 84	44,487 62	61,402 62	317,713 93	
58	191,234 34	219,404 51	226,500 02	215,449 68	249,046 07	295,508 69	1,997,302 50	2,259,797 60
37	16,181 82	21,052 09	21,157 59	18,733 73	22,397 81	24,535 48	262,495 10	
.	"	"	"	47,221 06	57,367 50	73,268 75	177,857 31	186,317 56
	"	"	"	3,373 58	2,680 00	2,406 67	8,460 25	
16	86,535 88	102,736 79	124,227 44	107,306 44	134,866 92	142,839 47	717,460 10	718,612 10
	"	"	288 00	288 00	288 00	288 00	1,152 00	
41	1,296 63	1,500 39	1,912 27	2,383 87	3,012 00	6,117 83	16,926 40	22,865 15
	743 75	998 00	825 00	1,124 00	1,124 00	1,124 00	5,938 75	
01	570,629 17	753,201 49	983,750 96	1,550,027 26	1,941,565 98	1,984,300 31	9,895,935 88	9, 895,935 88

ENTRE.

07	322,871 01	368,856 16	296,116 22	233,187 33	197,797 15	240,820 83	4,745,155 12	4,925,000 40
80	16,283 46	17,125 92	14,939 42	21,345 86	13,398 52	17,079 75	179,845 28	

9.

Produits bruts des canaux ordonnés par les lois de 1821 et 1822, actuellement ouverts à la circulation (d'après le compte rendu publié par le ministère des travaux publics).

31 décembre 1839.	Canal du Rhône au Rhin, y compris les droits de pêche, de digues, etc.	848,138f 22c
	—— de Bourgogne	934,708 88
	—— des Ardennes, y compris le droit de pêche et des francs-bords	95,532 67
	—— de la Somme	346,917 99
	—— de l'Oise	375,252 70
		2,600,550 46

10.

Tableau comparatif des droits de navigation ramenés à une même unité, pour cinq espèces principales de marchandises.

NOTA. On a pris pour moyenne du poids
- du kilolitre de vin 990k
- du mètre cube de bois de charpente 850
- ——— de pierre de taille 2,000
- ——— de houille 830

	DROITS PAR MYRIAMÈTRE ET PAR TONNE (1,000 kilog.) de				
	Vins.	Fers ouvrés.	Bois de construction	Pierres de taille.	Houille.
1° NAVIGATION FLUVIALE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Fleuves et rivières dénommés au tableau A annexé à la loi du 9 juillet 1836	0 035	0 035	0 015	0 015	0 015
Aa (*charge possible*)	0 0528	0 0528	0 0528	0 0528	0 0528
Canal d'Aire à la Bassée. (Tarif légal.)	0 42	0 42	0 42	0 42	0 42
Réductions partielles, suivant les circonstances	"	"	"	"	"
—— des Ardennes	0 4025	0 30	0 158	0 10	0 16
—— d'Arles à Bouc	0 536	0 40	0 314	0 134	0 314
Canaux de Beaucaire. (Tarif légal.)	0 80	0 80	0 80	0 65	0 534
Réductions partielles, suivant le parcours	"	"	"	0 13	0 426
Canal de Bergues à Dunkerque (*charge possible*)	0 046	0 046	0 046	0 046	0 046
Canal de Bregues à Furnes	"	"	"	"	"
—— du Berry. (Tarif légal.)	0 805	0 60	0 234	0 20	0 468
—— du Blavet	0 4,025	0 30	0 117	0 10	0 16
—— de Bourbourg (*charge possible*)	0 069	0 069	0 069	0 069	0 069
—— de Bourgogne	0 40	0 40	0 30	0 16	0 20
—— de Briare. (Tarif légal de 1642, à la tenue de 0m,65.)	1 205	1 46	"	1 82	1 82
Tarif actuel	1 205	1 46	0 233	0 238	0 16
— Surtaxe résultant de l'enfoncement au delà de ladite tenue : 0 fr. 262 par centimètre pour les pierres et les houilles		"	"	"	"
Réductions provisoires, de moitié, pour le retour de Seine en Loire	"	"	"	"	"
Canal de Brouage	0 035	0 035	0 015	0 015	0 015
—— de Calais (*charge possible*)	0 071	0 071	0 071	0 071	0 071
—— du Centre ..... Tarif actuel	1 062	0 80	0 517	0 114	0 22
—— du Centre ..... —— futur	0 40	0 40	0 20	0 20	0 12
Canal de la Colme (haute et basse) (*charge possible*)	0 045	0 045	0 045	0 045	0 45
Canaux de la Corrèze et de la Vézère	0 80	0 80	0 80	0 40	0 40
Canal de Coutances	0 535	0 535	0 535	0 535	0 535
—— de la Deule (haute et basse) (*charge possible*)	0 08	0 08	0 08	0 08	0 08
—— de la Dive ..... Tarif légal de 1781	1 70	2 50	2 05	2 92	3 776
—— de la Dive ..... —— actuel	0 885	0 65	0 562	0 537	0 61
Dronne ..... à la descente	2 58	1 24	2 15	"	"
Dronne ..... à la remonte	2 58	"	"	0 993	"

Suite de la NAVIGATION FLUVIALE.	DROITS PAR MYRIAMÈTRE ET PAR TONNE (1,000 kilog.) de Vins.	Fers ouvrés.	Bois de construction	Pierres de taille.	Houille.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Dropt. (Une taxe générale de 1f 20c par myriamètre.)	//	//	//	//	//
Canal de Dunkerque à Furnes (*charge possible*)	0 077	0 077	0 077	0 077	0 077
Escaut (*charge possible*)	0 047	0 047	0 047	0 047	0 047
Canaux des Étangs	0 80	0 80	0 80	0 65	0 267
Canal de l'Essonne	//	//	//	//	//
Canal de Givors — Tarif de 1779	//	//	//	//	//
Canal de Givors — —— de 1831	1 00	1 00	1 00	1 00	1 00
Canal de Givors — Réduction pour la houille	//	//	//	//	//
Canaux d'Hazebrouck	0 12	0 12	0 12	0 12	0 12
Hérault	0 80	0 80	0 80	0 65	0 32
Canal d'Ille-et-Rance	0 4025	0 30	0 117	0 10	0 16
Lawe ou canal de Béthune	0 058	0 058	0 058	0 058	0 058
Lez ou canal de Grave. — Tarif légal de 1666	//	//	//	//	//
Lez ou canal de Grave. — Tarif actuel	2 40	2 40	2 40	2 40	1 50
Canal du Loing. (Tarif légal, à la tenue légale de 0m,60.)	1 205	1 46	0 188	0 226	0 665
Surtaxe résultant de l'enfoncement au delà de ladite tenue 0m,70 par cent	//	//	//	//	//
Réductions					
Réduction provisoire de moitié, pour le retour de Seine en Loire	//	//	//	//	//
Canal latéral à la Loire	0 4025	0 30	0 117	0 10	0 234
Canal latéral à la basse Loire — à la remonte	0 60	0 30	0 20	0 20	0 20
Canal latéral à la basse Loire — à la descente	0 70	0 60	0 40	0 40	0 20
Canal de Luçon (*charge possible*)	1 36	1 36	1 36	1 36	1 36
Canal de Lunel — Tarif légal	3 30	2 75	//	1 40	2 75
Canal de Lunel — Réduction générale à moitié	1 65	1 37	//	0 70	1 37
Lys — supérieure (*charge possible*)	0 038	0 038	0 038	0 038	0 038
Lys — inférieure (*idem*). (Tarif du canal de la Deule.)	0 08	0 08	0 08	0 08	0 08
Canal de Manicamp	0 4025	0 60	0 234	0 20	0 468
Canaux du Midi — Tarif légal	0 80	0 80	0 80	0 65	0 267
Canaux du Midi — Réductions partielles	//	//	//	0 26	//
Canal de Mons à Condé (*charge possible*)	0 079	0 079	0 079	0 079	0 079
Canal de Nantes à Brest	0 4025	0 30	0 117	0 10	0 16
Canal de Neuf-Fossé (*charge possible*)	0 075	0 075	0 075	0 075	0 075
Canal du Nivernais. (Tarif légal de 1822.)	0 805	0 60	0 234	0 20	0 468
Oise canalisée	0 034	0 034	0 034	0 034	0 034
Canal latéral à l'Oise	0 131	0 131	0 131	0 131	0 131
Canal d'Orléans. (Tarif légal, d'après la tenue de 0m,60.)	0 888	1 20	0 136	0 164	0 175
Surtaxe résultant de l'enfoncement au delà de ladite tenue 0f 50 par myriamètre et par centimètre d'enfoncement	//	//	//	//	//
Réductions	//	//	//	//	//
Réduction de moitié pour le retour de Seine en Loire	//	//	//	//	//
Canal de l'Ourcq. — Tarif légal	1 00	1 00	1 00	0 40	0 50
Canal de l'Ourcq. — Réductions partielles, quel que soit le parcours	//	0 067	0 36	0 15	//
Canal de l'Ourcq. — Réductions suivant le parcours	//	//	//	//	//
Canal des Pyrénées	0 80	0 80	0 80	0 65	0 32

Suite de la NAVIGATION FLUVIALE.	DROITS PAR MYRIAMÈTRE ET PAR TONNE (1,000 kilog.) de Vins.	Fers ouvrés.	Bois de construction	Pierres de taille.	Houille.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Canal du Rhône au Rhin	0 531	0 30	0 50	0 055	0 14
Canal de Roanne à Digoin. — Tarif légal	0 805	0 60	0 237	0 20	0 268
Canal de Roanne à Digoin. — Réductions partielles	0 20	0 40	"	"	0 32
Canal de Roubaix	0 60	0 60	0 60	0 60	0 60
Canal Saint-Denis. — Tarif légal	4 00	4 60	2 00	1 60	2 00
Canal Saint-Denis. — Réductions partielles, quel que soit le parcours	"	1 40	1 20	0 80	1 20
Canal Saint-Denis. — Réductions suivant le parcours	"	"	"	"	"
Canal St-Martin. — Tarif légal	3 47	3 47	1 738	1 30	1 738
Canal St-Martin. — Réductions partielles, quel que soit le parcours	"	0 869	"	"	"
Canal St-Martin. — Réductions suivant le parcours	"	"	"	"	"
Canal Saint-Quentin, y compris le décime	0 22	0 22	0 22	0 11	0 22
Sambre canalisée	0 32	0 32	0 32	0 32	0 32
Canal de la Sambre à l'Oise. — Tarif légal	0 70	0 70	0 70	0 40	0 40
Canal de la Sambre à l'Oise. — Réductions partielles	"	"	0 50	"	"
Scarpe.... — supérieure (*charge possible*)	0 059	0 059	0 059	0 059	0 059
Scarpe.... — inférieure (*charge réelle*)	0 117	0 117	0 117	0 117	0 117
Canal de la Sensée. — Tarif légal	0 74	0 74	0 74	0 37	0 37
Canal de la Sensée. — Réductions partielles, suivant les circonstances	"	"	"	"	0 114
Canal de la Somme. — de Saint-Simon à Amiens	0 805	0 60	0 234	0 20	0 268
Canal de la Somme. — d'Amiens à Saint-Valéry	0 4025	0 30	0 117	0 40	0 134
Canal de la Teste à Mimizan. (Tarif légal.)	0 80	0 80	0 80	0 80	0 80
Canal de Vire-et-Taute (*idem*)	0 237	0 237	0 237	0 237	0 237
2° NAVIGATION MARITIME.					
Chenal de Brouage	0 045				
Charente, de Saintes à la mer	0 071				
Garonne et Dordogne (partie soumise à l'inscription maritime; taxe annuelle proportionnelle	"				
Loire, de Nantes à la mer	0 04				
Orne, de Caen à la mer. — Provenances de la Manche, entre Granville et Dieppe	0 026				
Orne, de Caen à la mer. — Provenances des ports de l'Océan, au delà de Granville et Dieppe	0 042				
Orne, de Caen à la mer. — Provenances de la Méditerranée et de long cours.	0 078				
Rhône, de Beaucaire à la mer	0 02				
Seine, de Rouen au Havre. — Provenances de l'étranger, des colonies et de Terre-Neuve	0 01				
Seine, de Rouen au Havre. — Provenances de France	0 003				
Seine, de Rouen au Havre. — ——— des ports entre Rouen et le Havre	"				
Seudre, sur tout son cours	0 047				
Sèvre-Niortaise, de Marans à la mer	0 526				
Toucques, en supposant la remonte jusqu'au point où s'étend l'inscription maritime	0 002				
Vilaine, de Redon à la mer	0 017				

La perception s'opère d'après le tonnage possible des navires. Toutes les marchandises sont assujetties au même droit. Les bâtiments étrangers payent une taxe double.

Les navires à vide ou sur lest payent moitié de ceux chargés.

Lignes nav

DÉSIGNATION des LIGNES NAVIGABLES.	LONGUEURS.	DATES DES LOIS qui ont autorisé les emprunts.	NOMS des SOUMISSIONNAIRES des emprunts.	MONTANT des EMPRUNTS.	TAUX de l'intérêt.	TAUX de la prime.	TAUX l'am sem
	m.			fr.			
Canal du Rhône au Rhin . . .	348,900	Loi du 5 août 1821.	Humann et compagnie.	10,000,000	6 p. %	//	2 p
Canaux de la Somme et de Manicamp.	160,451	*Idem*	Sartoris (Urbain)	6,600,000	*Idem.*	1/2 p. %	1 p
Canal des Ardennes	105,725	*Idem*	*Idem*	8,000,000	*Idem.*	1 p. %	*Id*
Canal latéral à l'Oise . . . . . / Oise canalisée	117,610	*Idem* et ordonn. du 13 juillet 1825. .	*Idem*	3,000,000	*Idem.*	1/2 p. %	*Id*
Canal de Bourgogne	242,044	Loi du 14 août 1822.	Hagermann (Jonas) . . .	25,000,000	5. 10 p. %	*Idem.*	*Id*
Canal d'Arles à Bouc	47,338	*Idem*	Odier (Gabriel) et comp.	5,500,000	5. 12 p. %	*Idem.*	*Id*
Canaux de Bretagne	512,468	*Idem*	André, Cottier et comp.	36,000,000	5. 62 p. %	*Idem.*	*Id*
Canal du Nivernais	176,181	*Idem*	*Idem*	8,000,000	5. 28 p. %	*Idem.*	*Id*
Canal du Berry	320,381	*Idem*	*Idem*	12,000,000	5. 31 p. %	*Idem.*	*Id*
Canal latéral à la Loire	207,103	*Idem*	*Idem*	12,000,000	5. 17 p. %	*Idem.*	*Id*
	2,238,201			126,100,000			
Navigation de l'Isle	114,833	Loi du 5 août 1821.	Froidefond de Belle-Isle et compagnie	2,500,000	10 p. %	//	
Navigation du Tarn	30,849	Loi du 14 août 1822.	Caisse des dépôts et consignations	800,000	5 p. %	//	1 p.
	145,682			3,300,000			

Observations. La prime est allouée, à partir de l'achèvement des travaux, jusqu'à l'entier amortissement du capital emprunté, intérêts sont payés pendant l'exécution. L'amortissement commence en même temps que la prime.

Les droits de navigation et autres revenus de chaque canal sont affectés aux frais de perception, intérêts, primes et amortis s'ils ne suffisent pas, le complément est fourni par le trésor; si les produits sont supérieurs au prélèvement, le fonds de l'amort s'accroît de l'excédant, à l'exception des canaux de la Somme, des Ardennes et de la navigation de l'Oise, pour lesquels l'excé produits nets appartient exclusivement à la compagnie. Après le remboursement complet du capital, les compagnies doivent e partage des bénéfices nets de chaque ligne, avec le Gouvernement, pendant la durée fixée par les soumissions.

L'intérêt était susceptible d'augmentation en cas de retard, de la part du Gouvernement, sur la durée fixée dans les lois de 1822 pour l'achèvement des travaux.

sionnées.

POQUES AUXQUELLES			MONTANT, AU 1er JANVIER 1839, DES SOMMES				MONTANT
	CESSERONT PROBABLEMENT		PAYÉES PAR L'ÉTAT				des
é se-	l'amortissement.	le partage des produits.	pour l'achèvement des travaux, en sus des emprunts.	pour intérêts, primes et amortissement.	AMORTIES.	restant À AMORTIR.	ANNUITÉS à servir aux compagnies.
			fr.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr.
834.	En 1858.	En 1957.	7,179,415	10,177,536 39	889,233 61	9,110,766 39	815,000
837.	En 1870.	En 1920.	2,978,473	5,953,500 30	101,999 70	6,498,000 30	495,000
	Idem.	*Idem.*	6,168,419	7,656,364 00	123,636 00	7,876,364 00	640,000
	Idem.	*Idem.*	5,595,959	1,982,386 50	46,363 50	2,953,636 50	225,000
832.	En 1868.	En 1908.	13,585,307	14,548,042 32	1,725,035 08	23,274,963 92	1,650,000
828.	En 1864.	En 1904.	2,169,388	3,769,063 35	706,736 65	4,793,263 25	364,000
832.	En 1867.	En 1907.	17,912,490	22,968,030 00	2,527,170 00	33,472,830 00	2,563,200
829.	En 1865.	En 1905.	16,095,299	5,453,257 00	906,743 00	7,093,257 00	542,500
830.	En 1866.	En 1906.	4,736,005	7,909,368 00	1,177,032 00	10,822,968 00	817,200
	Idem.	*Idem.*	17,012,383	7,713,215 00	1,170,585 00	10,829,415 00	800,400
			93,433,138	88,130,762 86	9,374,535 54	116,725,464 36	8,912,300
826.	1er janv. 1845.	//	2,804,298	3,687,500 00		//	250,000
	1er janv. 1875.	//	458,518	412,213 00	124,220 51	675,779 49	48,000
			3,262,816	4,099,713 00	124,220 51	675,779 49	298,000

uant au canal du Rhône au Rhin, les 6 p. 0/0 d'intérêt devaient s'accroître de 1 p. 0/0 pour la première année de retard, et de . 0/0 pour les suivantes, sans que ce retard pût excéder le terme de trois ans.

l a été stipulé, à l'égard de la compagnie soumissionnaire de l'emprunt applicable à la navigation de l'Isle, que l'annuité serait payée dant 19 ans, après le dernier versement qu'elle a fait pour les travaux.

es fonds empruntés pour la canalisation du Tarn ont été fournis par la caisse des dépôts et consignations, en vertu de l'autorisation férée par l'ordonnance royale du 6 septembre 1825.

NOTA. Les renseignements qui ont servi à dresser ce tableau ont été puisés dans le compte général de l'administration des finances pour l'année 1838 (1re partie : Recettes et dépenses des budgets), et dans le compte rendu aux Chambres sur la situation des travaux entrepris par l'administration des ponts et chaussées en vertu de mesures législatives.

12.

Note sur les administrations des principales compagnies des canaux.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	SIÉGE PRINCIPAL DE L'ADMINISTRATION.	NOMS DES ADMINISTRATEURS qui signent habituellement la correspondance.
Canal du Rhône au Rhin.....	Strasbourg.....	MM. Renouard de Bussière. Saglio (F.). Saglio (M.). Prost. Carl. Th. Humann. Gast.
Compagnie des trois canaux. { de la Somme et de Manicamp, Ardennes, Latéral à l'Oise et l'Oise canalisée.	Rue Saint-Fiacre, n° 20, à Paris..	D'Escherny. De Pourtalès-Gorgier. Bélanger. Koymans (président). Greffulhe.
Canal de Bourgogne.....	Rue Saint-Fiacre, n° 20, à Paris..	B. Colin. Argand. Gel Odier. Bourceret. M. Hillemacher (caissier).
Canal d'Arles à Bouc.....	Rue Saint-Fiacre, n° 20, à Paris..	Gel Odier (président). Argand. B. Colin. Bourceret. Hillemacher (secrétaire).
Compagnie des quatre canaux. { Bretagne, Nivernais, Latéral à la Loire, Berry.	Rue Saint-Fiacre, n° 20, à Paris..	Cte Pillet-Will. Bartholony. Collot. Torras. Archdéacon. J. Lefebvre (président). Hillemacher (directeur).
Canal de la Sambre à l'Oise.....	Rue Saint-Fiacre, n° 16, à Paris..	De Rothschild (président). Cte de Meeus. Cte de Baillet. F. Basse. Sanson-Davillier.
Canal de Briare.....	Rue Jacob, n° 46, à Paris.....	Baron de Saint-Vincent. Drouyn. Cte de Lestrade. De Sauville (secrét. et contrôl. général).
Canal d'Orléans..... Canal du Loing.....	Rue Saint-Honoré, n° 345, à Paris.	Cte Treilhard, Cte Daru, Ronchet, } délégués de l'administration du canal. Rouxel (administrateur).
Canal d'Aire à la Bassée.....	Rue Jacob, n° 21 *bis*, à Paris.....	Bon de Montfort. Bonnefonds. Chéron. Bordier. Paul. Girette (agent général).
Canal de Roanne à Digoin.....	A Roanne.....	Devillaine (président du conseil d'admon). Fer (directeur).

13.

Considérations sur la valeur vénale et la valeur réelle des actions de jouissance des quatre canaux et du canal de Bourgogne.

(Par M. H. Servier. — Paris, chez Saint-Jorre, libraire. Juillet 1839.)

Un diamant dans l'état brut n'a de prix que pour les connaisseurs experts; il ne devient propre à la circulation, ne prend vraiment sa valeur dans le monde que lorsque l'art du lapidaire, le dégageant de sa grossière enveloppe, a fait briller ses feux pour les yeux du vulgaire le plus ignorant. Il en est de même de certains effets cotés à la Bourse, qui, calculés par le plus habile dans le silence du cabinet, avec toutes leurs conditions connues, avec toutes leurs ressources appréciables, ne sont adoptés par le public que lorsque les voiles de leur avenir sont pour ainsi dire soulevés, et que chacun peut, de ses propres yeux, voir clair dans les promesses du titre qu'il achète. Cette adoption est encore plus nécessaire pour ce genre d'effets que pour un objet de prix dont la transmission d'une main à une autre prend un caractère tout à fait individuel. La dispersion est une des conditions essentielles de la valeur réelle d'un titre qui se compte par milliers; tant qu'il n'est pas passé à l'état de monnaie ayant cours, son crédit n'est pour ainsi dire que fictif et imaginaire. Juillet 1839.

Ces réflexions s'appliquent naturellement aux actions de jouissance de canaux en général, et particulièrement à celles des quatre canaux et du canal de Bourgogne, dont nous nous proposons d'examiner ici rapidement la nature et les chances, pour comparer leur valeur vénale actuelle avec le minimum de la valeur réelle que nous pensons devoir leur être assignée. Un titre qui n'a point de capital nominal, et qui représente, dans un avenir encore éloigné, un revenu d'une quotité variable et indéterminée, est, en effet, dans les conditions les moins favorables pour être justement apprécié, quelque certaines et quelque belles d'ailleurs que soient ses espérances.

Et d'abord, l'idée qui domine toutes nos réflexions sur ce sujet peut se formuler en quelques mots : c'est que, dans un pays comme la France, qui par son activité industrielle marche à la tête de l'Europe, dans un pays où vingt-cinq années de paix ont fait faire des progrès immenses à l'agriculture, au commerce et à l'industrie, et ont fait surgir de tous côtés une multitude d'exploitations importantes, le succès de voies navigables traversant ses plus riches provinces ne peut être un instant douteux. Que les difficultés d'exécution, que les lenteurs, excusables ou non, de l'administration publique, aient apporté quelques années de retard dans l'achèvement de ces importants travaux, c'est là un fait fâcheux, sans doute, mais qui ne compromet nullement l'avenir de nos canaux. Notre intention n'est point de dire ce que cet avenir aurait pu être; nous nous contenterons d'examiner ce qu'il ne peut manquer de devenir dans les circonstances les plus ordinaires, sans chercher à escompter toutes les chances favorables qui viendront plus tard, nous en sommes convaincu, accuser la modestie de nos prévisions.

Actions de jouissance des quatre canaux.

Les canaux qui nous occupent sont :

Les canaux de Bretagne, ayant un parcours de..	129 l.	3/4,	et pour la construction desquels l'État a fait, en 1822, un emprunt de.....		36,000,000f 00c
Le canal du Nivernais..	44		//	//	8,000,000 00
Le canal du Berry.....	80		//	//	12,000,000 00
Le canal latéral à la Loire.....	49	1/2	//	//	12,000,000 00
Lieues.....	303	1/4			

Total prêté par la compagnie.....	68,000,000 00
Les dépenses faites antérieurement aux emprunts de 1822 s'élevaient à.....	19,080,878 27
Le trésor a fourni, pour les excédants de dépenses jusqu'au 31 décembre 1837...	52,541,305 72
Le montant total des dépenses a donc été, pour les quatre canaux, de.....	139,622,183 99

La compagnie qui a avancé les 68,000,000 francs empruntés par l'État en 1822 a droit, après le remboursement intégral de ce capital,

à la moitié des produits nets
pendant 40 ans,
à partir, *au plus tard,*
du 1er avril 1867.

C'est à cette dernière époque, aux termes du cahier des charges, que doit finir l'amortissement des quatre emprunts par les fonds du trésor.

Cette annuité se partagera entre les 68,000 actions de jouissance émises par la compagnie.

Les conditions de l'emprunt comprennent une disposition d'une portée immense pour la concession faite par l'État à la compagnie dans les produits. Cette disposition, en effet, affectant d'une manière spéciale les revenus nets des canaux au service de l'emprunt jusqu'à parfait amortissement, doit, dans le cas où ils dépasseraient l'annuité que paye maintenant le trésor pour intérêts, prime et amortissement, produire dans le remboursement une accélération d'autant plus profitable aux actions de jouissance, qu'en même temps que l'époque de partage se trouvera plus rapprochée, la somme à partager sera plus considérable. Mais, nous le répétons, c'est là une de ces chances favorables que nous avons renoncé à escompter. Il nous suffit

de l'avoir signalée, et de faire observer que sa réalisation, venant contredire toutes les prévisions défavorables que, dans l'état actuel des choses, nous devons porter en ligne de compte, serait un argument de plus en faveur de notre thèse principale, à savoir que *le cours actuel des actions de jouissance est fort inférieur au* MINIMUM *de leur valeur réelle.*

Nous allons chercher à établir ce minimum.

Laissant à dessein de côté, comme nous venons de le dire, l'éventualité d'une accélération dans l'amortissement, nous disons que, sur l'éloignement même du terme où la compagnie doit entrer en partage, nous pouvons fonder notre confiance dans la certitude et la permanence des produits.

En effet, l'influence qu'une période de vingt-huit années doit exercer sur les résultats de la navigation nous paraît d'autant plus incontestable que, pendant tout ce temps, la compagnie, privilégiée en ce point sur les compagnies exécutantes, demeure étrangère à tous les risques et à tous les accidents auxquels une navigation nouvelle est exposée. Des travaux récemment achevés et encore mal éprouvés peuvent donner lieu à des frais d'entretien et à des réparations considérables; une expérience de quelques années peut démontrer la nécessité de certaines améliorations importantes dont l'exécution coûteuse suspende ou altère, d'une manière sensible, des produits calculés d'avance comme pleins et continus. Dans vingt-huit ans, toutes les expériences seront faites, toutes les améliorations seront obtenues; les travaux eux-mêmes seront cimentés pour ainsi dire par la main du temps, qui ne dévore ses enfants que longtemps encore après qu'ils ont atteint leur maturité; enfin, et cette considération n'est pas la moins intéressante, les tarifs, passés au creuset de la pratique, auront acquis la perfection que toutes les élaborations de la théorie la plus habile ne sauraient leur donner.

Outre les mauvaises chances que la compagnie évitera pendant ces vingt-huit années, toutes choses auront concouru à l'augmentation des péages : habitudes prises de la navigation, développement de l'industrie en général, multiplication des exploitations riveraines, nouveaux rapports établis entre les points liés entre eux par ces nouvelles voies. Les moyens de communication ne sont-ils pas un des éléments les plus puissants de la civilisation, de l'activité du commerce et des progrès de l'industrie? Comment douter que la Bretagne, par exemple, sur laquelle il y aurait peu d'espoir à fonder quant à présent, ait pris d'ici à vingt-cinq ans une physionomie toute différente, ait acquis, au moyen des canaux qui la traversent maintenant, un développement dont les germes se font déjà apercevoir, et devienne, dans les quarante ans qui suivront, une des sources fécondes de nos produits?

L'hypothèse de notre entrée en jouissance au 1er avril 1867 une fois posée, il ressort des considérations qui précèdent que, pour cette époque mieux encore que pour une époque plus rapprochée, nous pouvons dire que les produits seront assurés; et, quant à leur importance, nous le répétons, le succès d'une ligne de canaux d'un parcours de trois cents lieues, qui complètent le système de navigation destiné à lier entre eux l'Océan, le Rhin et la Mé-

diterranée, de canaux dont la construction est pour ainsi dire terminée, ne saurait être douteux pour les esprits le moins exercés à apprécier les chances d'avenir.

Or, s'il y a certitude de succès, n'est-ce pas faire la supposition la plus modeste que d'admettre que, vingt-cinq ans après l'ouverture complète de la navigation, et affranchis, comme ils l'auront été à l'égard de la compagnie, de toutes les dépenses imprévues de cette première période et de toutes les charges qu'entraîne la représentation d'un capital considérable, ils donneront annuellement 5 p. 0/0 nets de leurs frais de construction? N'est-ce pas réduire encore au plus bas nos prévisions que de supposer que ce revenu de 5 p. 0/0, calculé sur le capital des dépenses réelles, sans accumulation d'intérêt, sera constant pendant les quarante années de notre jouissance, tandis que tout doit alors concourir à augmenter progressivement les produits pendant nombre d'années encore?

Nous avons vu plus haut que le montant total des dépenses de construction des quatre canaux était de..... 139,622,183f 99c

Les raisons que nous venons de déduire nous font supposer que le minimum annuel des produits, pendant les quarante années de notre jouissance, sera de 5 p. 0/0 de ce capital, soit d'environ..... 6,980,000 00

La moitié revenant à la compagnie sera donc de..... 3,490,000 00

Cette évaluation *à priori* paraîtra certes bien modérée lorsqu'on la comparera aux produits donnés, soit en France, par les anciens canaux maintenant en activité, soit en Angleterre, par la ligne navigable établie entre Londres et Liverpool (1).

Les premiers, qui comprennent les canaux du Midi, du Centre, de Briare, du Loing, d'Orléans, de Givors et de Saint-Quentin, formant un parcours de cent cinquante et une lieues de quatre mille mètres, produisent, année moyenne, un revenu brut de.... 6,500,000f

dont il faut déduire, pour les frais d'entretien, à raison de 1 fr. par mètre courant, soit 4,000 fr. par lieue..... 604,000

Produit net annuel pour cent cinquante et une lieues de parcours..... 5,896,000

La ligne navigable entre Londres et Liverpool se compose de six canaux d'un parcours de quatre-vingt-dix-neuf lieues, donnant à ses actionnaires un revenu annuel moyen de..... 9,815,511f

C'est donc réellement caver au plus bas que d'admettre que les soixante-huit mille actions de jouissance de la compagnie des quatre canaux, dont le parcours est de trois cents lieues, auront à partager une annuité de 3,490,000 francs pendant quarante ans, à partir du 1er avril 1867, c'est-à-dire recevront pendant ces quarante années un dividende de 51 fr. 32 centimes.

---

(1) Voir l'ouvrage de M. le comte Pillet-Will, *De la dépense et du produit des canaux, etc.*, chapitres VII et VIII.

En escomptant, à raison de 4 p. 0/0 l'an, ces quarante annuités de 51 fr. 32 cent., on trouve que leur valeur, au 1er avril 1839, est de 338 fr. 75 cent., tandis qu'au moment où nous écrivons, le cours de l'action de jouissance est au-dessous de 150 fr.

Nous pensons qu'il ne sera pas sans intérêt de faire suivre cette *supputation du minimum de la valeur réelle de l'action de jouissance des quatre canaux* d'un résumé des cours de chaque année depuis 1824, avec la valeur des cours moyens reportés au 1er avril 1839. Un relevé exact de la cote de la Bourse nous a donné les résultats ci-après.

ANNÉES.	NOMBRE des cours cotés.	PLUS BAS.	PLUS HAUT.	COURS MOYEN de l'année.	COURS MOYENS, valeur au 1er avril 1839.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1824.....	12	50 00	125 00	84 37	173 29
1825.....	4	140 00	180 00	160 62	314 20
1826.....	13	80 00	95 00	85 90	160 02
1827.....	147	40 00	67 50	54 28	96 29
1828.....	233	34 75	70 00	51 76	87 47
1829.....	79	61 25	85 00	70 13	112 86
1830.....	20	40 00	80 50	68 17	103 73
1831.....	36	35 00	47 50	40 32	58 84
1832.....	24	35 00	42 50	38 69	53 39
1833.....	78	40 00	60 00	53 52	70 85
1834.....	30	42 50	55 00	48 91	61 66
1835.....	151	42 50	167 50	89 92	107 99
1836.....	422	140 00	325 00	261 96	299 62
1837.....	229	255 00	342 50	289 96	315 82
1838.....	145	115 00	280 00	245 53	254 73
					2,270 76

Nous accompagnerons ce relevé d'un autre tableau destiné à établir le rapport de divers cours supposés des actions de jouissance avec le dividende particulier et le montant annuel des produits qui y correspondent pour les quarante années de partage, et à faire ainsi apprécier à chacun, au moyen d'un calcul facile, la portée du cours journalier de la Bourse. Ces éléments de comparaison prendront d'ailleurs un intérêt bien plus grand encore, lorsque la mise en vigueur des tarifs sur le parcours total des canaux permettra à l'administration de faire connaître annuellement le montant progressif de leurs produits.

Tableau comparatif de diverses valeurs attribuées à l'action de jouissance au 1er avril 1839, avec le dividende particulier et le chiffre des produits annuels pendant les quarante années de partage, à partir du 1er avril 1867, qui y correspondent.

Cours supposés au 1er avril 1839.	Dividende annuel pendant les 40 années de jouissance à partir du 1er avril 1867.	Montant annuel des produits pendant les 40 années de partage à partir du 1er avril 1867.	OBSERVATIONS.
fr. c.	fr. c.	fr.	
50 00	7 56	1,028,160	
100 00	15 12	2,056,320	
150 00	22 68	3,084,480	
200 00	30 24	4,112,640	
229 23	34 73	4,723,200	Montant de l'annuité payée par le trésor pour le service des emprunts.
250 00	37 80	5,140,800	
300 00	45 36	6,168,960	
338 75	51 32	6,980,000	Intérêt à 5 p. 0/0 du capital employé pour la construction des quatre canaux.
350 00	52 [illegible]	7,197,120	

Actions de jouissance du canal de Bourgogne.

Les considérations générales que nous venons de présenter pour motiver nos espérances dans les produits futurs des quatre canaux s'appliquent également au canal de Bourgogne. Destiné à rejoindre le bassin de la Seine avec celui du Rhône, il ne le cède en rien aux quatre canaux sous le rapport de sa richesse riveraine et des ressources de ses affluents; mais, pour conserver l'unité dans l'appréciation des produits de ces deux entreprises, il est nécessaire de tenir compte de la différence dans leurs dépenses de construction.

Le canal de Bourgogne, dont le parcours est de soixante lieues et demie, a coûté :

15,663,464 fr.	pour les dépenses antérieures à l'emprunt de 1822;
25,000,000	pour les constructions faites sur les ressources dudit emprunt;
13,161,817	——— sur les fonds supplémentaires fournis par le trésor jusqu'au 31 décembre 1837.
TOTAL.. 53,825,281 fr.	

Comme on le voit, ce chiffre est proportionnellement bien plus élevé que celui des frais de construction des quatre canaux, que nous nous sommes cru, à cause de leur parcours considérable, suffisamment autorisé à considérer comme une moyenne raisonnable; et l'on nous taxerait avec raison de faire la part du canal de Bourgogne beaucoup plus belle en estimant ses produits à 5 pour 0/0 du capital qu'il représente. Notre intention étant encore ici d'arriver

à un minimum, nous ne tiendrons pas compte de ce que sa position géographique peut présenter d'avantages sur celle des quatre canaux, abstraction faite peut-être du canal latéral à la Loire, et nous supposerons que ses produits soient de la même importance dans la proportion de son parcours. Ainsi nous admettrons que, les trois cent trois lieues des quatre canaux donnant un revenu annuel de 6,980,000 francs, les soixante lieues et demie du canal de Bourgogne produiront annuellement le cinquième de cette somme, soit 1,396,000 francs (1).

La concession faite par l'État dans les produits étant représentée par 27,200 actions de jouissance, ces actions auront donc à se partager pendant quarante ans, à partir du 1er octobre 1868, époque où doit finir l'amortissement par les fonds du trésor, une annuité de 698,000 francs, et recevront par conséquent un dividende annuel de 25 francs 66 centimes. Escomptant, au 1er avril 1839, à raison de 4 p. 0/0 l'an, ces 40 annuités de 25 francs 66 centimes, on trouve pour leur valeur actuelle 159f 70c
tandis que le cours de l'action de jouissance du canal de Bourgogne n'est, dans ce moment, que de 75 00

En renonçant à l'hypothèse d'une accélération de l'amortissement, et par conséquent du rapprochement de l'époque de l'entrée en jouissance des compagnies, nous avons laissé voir que nous n'entendions nullement en nier la possibilité; bien au contraire, nous avons la conviction que les canaux qui nous intéressent n'attendront pas l'année 1867 pour dépasser l'annuité payée par le trésor. Mais c'est là un ordre d'idées dans lequel notre cadre ne nous permettait pas d'entrer. Ce point de vue a d'ailleurs été largement et consciencieusement traité par M. le comte Pillet-Will dans l'important ouvrage qu'il a publié en 1837. Les évaluations auxquelles il est parvenu sont le résultat de recherches laborieuses et du rapprochement de données que nous pourrions appeler pratiques. Son travail, en effet, a consisté à établir, pour chacun des canaux dont il s'est occupé, les provenances qui lui sont assurées par ses différents affluents, ainsi que les diverses ressources de sa navigation, et à en estimer le produit au moyen des tarifs et de la longueur du parcours, en y ajoutant les revenus de ses dépendances. Il a ensuite, en quelque sorte, contrôlé ce travail par la comparaison des produits connus des canaux français et étrangers depuis longtemps en navigation. Quelque élevé que semble le chiffre auquel il est arrivé pour la valeur de l'action de jouissance des quatre canaux au 1er avril 1839 (948 francs 47 centimes), ce chiffre ne paraîtra pas exagéré lorsqu'à la supposition d'une réussite modeste comme celle que nous avons admise en principe, on voudra substituer les belles espérances que comporte un système complet de navigation dans un pays aussi riche que la France, et qui peuvent réagir sur les produits à partager sous le double

(1) Nous devrions peut-être reculer devant une appréciation aussi minime des produits annuels que le canal de Bourgogne doit donner *dans près de trente ans d'ici*, lorsque déjà, et avec une navigation toute nouvelle et encore imparfaite, nous voyons l'état officiel de la *Situation des travaux publiée par la Direction générale des ponts et chaussées* accuser, pour le montant des produits bruts de ce canal pendant l'année 1837, un chiffre de 647,761 francs 21 centimes.

rapport de leur importance et du rapprochement de la jouissance. D'une donnée à l'autre il y a, certes, bien plus loin que du minimum auquel notre travail nous a conduit aux évaluations que les recherches de M. le comte Pillet-Will ont fait ressortir. Ces deux résultats laissent d'ailleurs une marge assez belle pour les capitalistes hardis et clairvoyants.

Quant à nous, notre but sera atteint si nous avons démontré la sûreté et les avantages que présentent pour l'avenir les placements faits actuellement sur les actions de jouissance, et si nous avons ainsi rallié l'intérêt particulier à des entreprises dont les résultats seront, nous n'en doutons pas, immenses pour la prospérité du pays. Il nous semble que c'est là une partie importante du crédit public que la confiance qui accompagne les grands travaux dont l'exécution se rattache d'une manière si directe aux intérêts les plus pressants du commerce et de l'industrie, et nous serons heureux de l'avoir, pour notre part, encouragée.

14.

Extrait du Rapport général sur le budget, fait à la Chambre des Deputés par M. Gouin.

EMPRUNTS SPÉCIAUX POUR CANAUX ENTREPRIS EN 1821 ET 1822.

29 juin 1839.

La limite dans laquelle nous sommes obligés de renfermer ce rapport ne nous permet pas d'entrer ici dans de longs développements sur la question des canaux entrepris en vertu des lois des 5 août 1821 et 14 août 1822. Nous nous bornerons donc à quelques observations qu'il nous a semblé utile de produire.

Ces grands travaux, commencés il y a plus de vingt années, sont enfin arrivés à leur terme. Un *dernier* crédit de 12 millions vient de vous être demandé pour leur achèvement. Leur dépense totale se sera élevée à près de 300 millions. Sur cette somme, 142,820,000 francs appartiennent à des emprunts, dont nous ne serons totalement libérés qu'en 1868, et pour lesquels le budget réclame chaque année un crédit de plus de 10 millions, à titre de payement des intérêts, des primes et de l'amortissement.

Cette grande opération, d'une utilité réelle, mais dont la réalisation aurait pu facilement être obtenue à des conditions moins onéreuses, présente encore des difficultés sérieuses qui réclament toute l'attention du Gouvernement.

Nous allons posséder une longueur de près de six cents lieues de canaux, sur lesquelles seulement deux cent cinquante-deux lieues sont soumises aujourd'hui à la perception des droits de péage, malgré que la presque totalité en soit terminée et livrée à la navigation. Jusqu'à ce

moment, les faibles produits réalisés (environ 2,500,000 francs) ont à peine suffi pour couvrir les frais d'entretien.

Cet état de choses ne saurait être continué; nous sommes arrivés au moment où il n'est plus possible d'ajourner la solution des difficultés que présente cette question. Il est indispensable de chercher à apprécier le taux des tarifs concédés lors des emprunts, pour la perception des droits; d'aviser au moyen de les uniformiser autant que possible, et surtout de les mettre en harmonie avec ce que réclament l'intérêt du commerce et celui même des compagnies. La communauté d'intérêt qui existe entre ces dernières et l'État est, sans aucun doute, un empêchement grave pour agir promptement; mais elle ne peut être une cause d'ajournement indéfini. Nous y voyons, au contraire, un motif de plus pour que l'administration ne diffère pas davantage l'examen de cette importante question. Nous l'invitons à s'occuper sérieusement de la révision des tarifs existants, afin de les régler suivant les besoins actuels. Nous l'engageons à faire étudier le mode d'après lequel devra s'effectuer la perception des produits de tous ces canaux, soit par régie intéressée, soit par gestion directe, soit en les affermant pour un certain laps de temps. La solution de toutes ces difficultés n'intéresse pas seulement le trésor; elle appartient également, au plus haut degré, à l'économie politique, par rapport à l'industrie agricole et commerciale.

15.

De l'administration des canaux, par un membre d'une administration particulière (M. de Sauville, administrateur du canal de Briare).

(Extrait de l'ouvrage de M. Bartholony, intitulé : *Appendice à l'écrit du meilleur système à adopter pour l'exécution des travaux publics.* — Paris, Carilian-Gœury, 1839.

1839. Il ne s'agit plus d'examiner présentement si des grandes entreprises, comme les canaux ou les lignes de chemins de fer, doivent être confectionnées par le Gouvernement ou par des compagnies particulières : il a été suffisamment démontré, par tout ce qui a été dit et publié depuis plusieurs années, que les compagnies particulières étaient seules en état de conduire promptement à fin, et avec économie, les grands travaux reconnus utiles à la prospérité publique; et cette vérité apparaît dans tout son jour, tant par les dépassations sur les travaux de construction des canaux votés par les lois de 1821 et 1822, dont les dépenses s'élèvent en ce moment à plus du double des devis primitifs (quoiqu'il n'y en ait pas un seul d'entre eux qui soit complétement terminé, et qu'il ne soit pas possible d'évaluer encore d'une manière précise les sommes qui devront être dépensées pour les livrer au commerce en bon état de navigation), que par les immenses différences existant entre les dépenses à faire pour la confection des chemins de fer de Paris à la mer et à Orléans, et les devis faits par les agents du Gouvernement, comme le furent en 1820 et 1821 les devis des canaux, et enfin par les retards apportés à la confection des travaux entrepris par le Gouvernement; retards si préjudiciables lorsqu'un travail a été ordonné par suite d'une utilité publique reconnue, ou d'une amélioration vivement désirée, sollicitée, attendue.

Il est prouvé, nous ne craignons pas de le dire, que le Gouvernement doit aide, secours, protection, aux grands travaux entrepris par des compagnies, lorsque ces travaux, reconnus d'un intérêt général, ne présentent pas *de suite* un produit assez important pour dédommager les compagnies des dépenses nécessitées par eux; mais que le Gouvernement ne doit personnellement entreprendre et faire exécuter que les travaux d'art et de luxe, qui attestent la gloire, le génie et la puissance d'un grand peuple.

Si une faute a été commise en laissant construire à grands frais, par le Gouvernement, des canaux dont l'existence est si utile, ne serait-ce pas persévérer dans cette faute que de laisser l'administration de ces canaux à l'État (1)? Telle est la question qui préoccupe en ce moment tous les esprits graves qui se consacrent à l'étude des moyens d'amélioration du bien-être général. Cette question doit, pour se résoudre, s'envisager sous deux points de vue : l'administration des canaux et la perception des droits.

Il est un fait incontestablement reconnu : c'est que, pour qu'une entreprise devienne pros-

père, il faut union, accord, concours de tous les agents; il faut que ces agents voient un avenir assuré pour eux, pour leur famille, dans l'entreprise à laquelle ils sont attachés; il faut, en un mot, que cette entreprise soit paternelle, pour exciter sans cesse le zèle et le dévouement de ses agents; et, nous ne craignons pas de le dire, aucune entreprise industrielle ne peut être plus paternelle que celle d'un canal, aucune ne peut mieux appeler le concours de tous ses agents à son amélioration. Si nous nous permettons d'émettre une opinion sur la grave question qui se traite en ce moment, c'est parce que nous pensons la présenter sous un point de vue qui n'a pas encore été suffisamment indiqué.

Pour bien comprendre l'administration d'un canal, il faut connaître d'abord les rouages qui la composent.

Il faut des ingénieurs pour les travaux d'art, des gardes-magasins et des conducteurs de travaux;

Pour les recettes, des contrôleurs et des receveurs;

Pour le service des écluses, des gardes-éclusiers;

Pour l'inspection de la navigation, un inspecteur et des gardes ambulants.

Pour qu'une entreprise soit paternelle et que ses agents s'y attachent, il faut que les administrateurs de cette entreprise connaissent personnellement tous les agents et aient avec eux des rapports directs, pour pouvoir apprécier leur zèle et leur intelligence; il faut que les agents soient les hommes de l'administration et non ceux du Gouvernement; que ces agents ne voient de récompense de leurs services que dans un avancement dans les places de cette administration, dans des gratifications ou des pensions. Ainsi, les places une fois données, il ne doit plus entrer dans l'administration que des jeunes gens, nommés adjoints ou surnuméraires, pour étudier le canal et devenir, suivant leur aptitude, propres à remplir les places vacantes, ou dans la partie d'art ou dans celle de la finance, et qu'ainsi de surnuméraire on devienne successivement conducteur de travaux, garde-magasin, ingénieur, et contrôleur ou receveur.

Les travaux d'art d'un canal établi ne demandent plus une grande supériorité de talent, mais réclament une grande connaissance des localités, une grande surveillance et un examen continuel des améliorations à faire pour le service de la navigation et l'aménagement de ses eaux : ce dernier point surtout réclame toute l'attention des ingénieurs; car, quelque considérables que puissent paraître l'approvisionnement des eaux d'un canal et ses moyens d'alimentation, ils sont toujours au-dessous des prévisions, et on peut citer à cet égard les canaux du Berry, du Nivernais et de Bourgogne, qui ont été construits par le Gouvernement, et auxquels il ne manque plus que les eaux nécessaires pour les alimenter.

Ainsi il ne faut pas que les ingénieurs d'un canal, parce qu'ils sont ingénieurs du Gouvernement, n'aient en vue que d'exécuter à grands frais des travaux remarquables, afin d'obtenir un grade plus important ou un poste plus lucratif et de quitter la direction des travaux d'un canal quand à peine ils commencent à le connaître; mais il faut qu'un ingénieur voie dans sa position le point le plus élevé auquel il peut parvenir, et qu'il n'espère améliorer cette position que par les services réels qu'il aura rendus, tant par l'ordre et l'économie dans ses travaux, que

par des améliorations qu'il aura procurées, et qui lui auront mérité, soit une augmentation de traitement, soit des gratifications annuelles, soit une retraite lucrative, après de longues années de service.

Les places des receveurs doivent être en quelque sorte la refaite anticipée des contrôleurs, et ces derniers doivent avoir été conducteurs des travaux et gardes-magasins, afin de pouvoir surveiller particulièrement et avec soin tous les travaux d'art de leur localité, entendre les plaintes des mariniers sur les entraves qu'ils peuvent éprouver dans leur marche, et, d'après leur examen et ces renseignements, proposer et indiquer les améliorations qu'ils croient utile de faire dans la localité confiée à leur surveillance; il faut que des contrôleurs puissent, pendant le chômage, surveiller la conduite des travaux à exécuter dans leur localité, afin d'être à même, en cas d'accident imprévu, de donner sciemment les ordres nécessaires pour remédier à cet accident, et empêcher ainsi toute interruption de navigation.

Les gardes-éclusiers doivent être, autant que possible, maçons, serruriers, charpentiers, tailleurs de pierre, afin que l'administration ait toujours sous la main des hommes intelligents pour les travaux urgents. Ce n'est qu'en enchaînant ainsi tous les rouages que l'on peut obtenir cette union, ce concours, si indispensables, de tous les agents, pour l'amélioration d'une entreprise aussi importante que celle d'un canal.

Or, on le demande, peut-on espérer ce résultat avec les canaux confiés à l'administration de l'État, lorsque les divers agents de ces canaux dépendent de différents chefs : l'administration des ponts et chaussées, pour les agents de la partie d'art; l'administration des contributions indirectes, pour les agents de la partie financière? Ces agents ne s'entendent nullement entre eux, et se renferment strictement dans leurs attributions.

Examinons présentement la question sous le rapport des dépenses d'entretien et d'amélioration.

Quant aux améliorations, il est bien reconnu que, si les canaux ne transportent pas encore tous les produits qui devraient être amenés par eux, il faut l'attribuer à la lenteur de la navigation sur ces canaux, causée par leur mauvais état d'entretien et leur service peu actif. On a beaucoup construit de canaux, mais on n'a pas encore terminé une seule grande ligne navigable; aussi le roulage continue-t-il à transporter beaucoup de marchandises. On s'est évertué à diminuer les droits sur les canaux, et c'est une grande erreur. Ce ne sont pas les droits qu'il faut diminuer, c'est la navigation qu'il faut assurer et surtout sa vitesse. Beaucoup de marchandises ont besoin d'arriver à époques fixes, et c'est ce qu'elles ne peuvent faire par les canaux. Aussi voyons-nous les grands établissements de forges, et surtout le magnifique établissement d'Imphy, envoyer à Paris tous ses produits par terre. Un calcul est bien simple à faire pour justifier la préférence que cet établissement donne au roulage. Supposons un bateau chargé de cinquante tonnes de cuivre ou 50,000 kilogrammes. Si ce cuivre vaut 3 francs le kilogramme, c'est donc une valeur de 150,000 francs, laquelle, étant deux mois à se rendre à Paris par les canaux, ne sera payée ou réglée qu'après son arrivée. Si ces mêmes cuivres sont expédiés par le roulage, ils seront livrés, payés et réglés dans la huitaine de leur départ de l'établissement, c'est-à-dire six semaines plus tôt, et cet avantage est immense dans le commerce.

D'où vient que, sur les canaux appartenant et régis par l'État, les améliorations sont si longues

à obtenir? c'est parce que l'administration des ponts et chaussées, qui est chargée des questions d'art, de la perception des revenus indirects (plantations, pêche) et de la police réglementaire des canaux, est représentée par des ingénieurs et des employés d'une haute capacité sans doute, mais qui manquent en général de ce qu'on peut appeler *l'instinct commercial*. Pour cette portion de l'administration, les travaux d'art sont tout; la navigation proprement dite, le mouvement des bateaux, fort peu de chose. Il n'y a point de spécialité; ils ne prisent pas autant qu'il le faudrait l'économie du temps, si importante pour les voituriers par eau, surtout avec les moyens lents de navigation qui sont employés sur presque tous les canaux. Bien faire un travail de réparation ou autre est beaucoup sans doute, mais accélérer le passage des bateaux est plus important encore, car c'est le but unique où doivent tendre tous les travaux d'un canal; et le mauvais état d'entretien dans lequel sont restés pendant si longtemps les canaux du Centre, de Saint-Quentin et autres, ainsi que nous l'établirons plus bas, prouvent que non-seulement l'État ne peut s'occuper des moyens d'amélioration, mais même que, faute d'allocations suffisantes, des ouvrages indispensables n'ont pas été faits: souvent même, dans la construction d'un canal, bien des améliorations eussent été faites de suite si les auteurs des projets eussent mieux connu les besoins du commerce et apprécié l'avenir du canal en construction. Ainsi on se demande comment il se fait que le canal latéral, construit à si grands frais, n'a qu'un seul chemin de halage, quand il est constant que la ligne navigable, dont ce canal fait partie, est appelée à voir une remonte importante s'établir sur son parcours, qu'il est à présumer que la traction des bateaux s'opérera dans peu avec des chevaux pour augmenter la vitesse, et qu'il serait bien à désirer que les bateaux descendants pussent suivre le halage, tandis que ceux remontants suivraient le contre-halage. Aussi le canal de Briare a-t-il, dans cette prévision, et depuis plusieurs années, commencé à établir un contre-halage sur son canal; et, pour citer un autre exemple des améliorations que les compagnies peuvent faire lorsqu'elles en apprécient la nécessité, nous dirons encore que les administrateurs de ce canal, croyant que le canal latéral allait être terminé, et voyant que le tirant d'eau de ce canal était de 1 mètre 60 centimètres, et ses écluses de 5 mètres 20 centimètres d'ouverture, tandis que le tirant d'eau du canal de Briare n'était que de 0 mètre 80 centimètres à 0 mètre 95 centimètres, et ses écluses de 4 mètres 30 centimètres; jugeant le préjudice que le commerce éprouverait si les bateaux chargés ne pouvaient passer d'un canal dans l'autre sans transborder la marchandise, cette administration s'est imposé de suite un sacrifice de plus de 600,000 francs pour mettre le canal de Briare en rapport avec les canaux du Centre et latéral à la Loire; elle a fait en une seule année (1833) rélargir dix-neuf écluses sur quarante. Le canal latéral ne se terminant pas, elle a ralenti ses travaux; mais il ne lui reste plus qu'une écluse à rélargir, et nous allons dire tout à l'heure pourquoi elle n'est pas rélargie.

Par les mêmes motifs, le canal du Loing aurait dû suivre l'exemple du canal de Briare; mais, comme la direction de ce canal est obligée de soumettre ses projets aux ponts et chaussées, malgré les vives instances de la commission administrative, et malgré qu'il n'eût plus en 1832 que six écluses à rélargir, trois seulement ont pu être rélargies, une le sera cette année, deux resteront encore pour une autre année.

Ainsi le canal latéral est présentement terminé, et cette ligne navigable ne sera pas encore complète et sera interrompue par un canal dont les travaux d'art sont sous la direction des ponts et chaussées; et cependant, nous pouvons l'assurer, ce ne sont pas les avertissements qui ont manqué à l'administration.

Nous disions tout à l'heure qu'une seule écluse restait à rélargir par le canal de Briare : c'est celle de la Renette, dernière écluse qui, à Montargis, déverse dans le bief séparatif des deux canaux de Briare et du Loing. Ce bief étant alimenté par la rivière du Loing, la compagnie du canal de Briare aurait désiré ne faire ses travaux de rélargissement que dans la même année où le canal du Loing aurait fait les travaux de l'écluse de Buges, afin que les deux compagnies, faisant conjointement des travaux qui exigent le détournement de la rivière du Loing, la ville de Montargis, les moulins et la fabrique de Langlée, qui sont alimentés par cette rivière, ne fussent privés d'eau qu'une seule fois, et que les indemnités à payer aux usines fussent supportées à frais communs. M. le Directeur du canal du Loing ayant répondu à la compagnie du canal de Briare que, les projets de rélargissement de l'écluse de Buges n'étant pas approuvés, il ne pouvait cette année faire exécuter les travaux, la compagnie de Briare allait ajourner les siens, lorsqu'elle a appris que la fabrique de Langlée avait renvoyé ses ouvriers et cessé ses travaux. Débarrassée ainsi de l'indemnité que cette fabrique aurait droit de demander par suite du détournement des eaux de la rivière, la compagnie a ordonné de suite que l'écluse de la Renette serait rélargie : ainsi cette administration particulière aura mis moins de temps à rélargir quarante écluses qu'une administration du Gouvernement n'en a mis à en rélargir six, et cependant le commerce réclame vivement cette amélioration; et les intérêts du canal du Loing lui imposaient la nécessité de hâter ce travail, puisque cette différence dans la largeur des écluses a fait prendre à un grand nombre de bateaux, depuis six ans, la voie du canal de Bourgogne, qui leur permet de transporter cinq cents pièces de vin par bateau au lieu de trois cents qui peuvent être mises dans les bateaux qui suivent la ligne du canal latéral à la Loire, Briare et Loing.

Quant aux travaux d'entretien, il est reconnu que souvent les allocations accordées pour l'entretien d'un canal n'ont pas été suffisantes : ainsi les canaux du Centre, de Saint-Quentin, de Bourbourg, de Calais à Saint-Omer, de la Nieppe, d'Hazebrouck, de Préaven, de Neuf-Fossé et autres, ont été envasés et presque tous hors d'état de service par suite de défaut de curage et entretien suffisants. Ces dépenses demandent d'être confiées à une administration qui saura apprécier leur urgence et leur utilité, et faire les sacrifices nécessaires pour y obvier de suite, d'autant mieux que plus elles sont retardées, plus leur importance augmente, et que rien ne peut dédommager le commerce des pertes que la mauvaise navigation d'un canal peut lui faire éprouver.

Deux faits récents viennent à l'appui de notre opinion. Il s'était formé une perte d'eau assez considérable dans le canal de Digoin à Roanne, administré par une compagnie particulière; plusieurs équipes de charbon de terre étaient arrêtées par ce fait : les mariniers s'offrirent pour travailler concurremment avec les ouvriers de l'administration du canal; leur offre fut acceptée, et le travail, promptement terminé, permit à la navigation de continuer. Le même fait s'est représenté plus récemment dans le canal latéral, au-dessous de Gueting : la même offre fut

faite par les mariniers; elle a été repoussée, et les travaux, traînés en longueur, ont retardé longtemps la navigation de plus de quatre-vingts bateaux.

Nous ne prétendons pas que l'administration des ponts et chaussées ne doive exercer aucune surveillance sur les travaux qui s'exécutent sur les canaux : à elle l'approbation des devis de construction des canaux, des embranchements, rigoles ou autres travaux d'art nouveaux à établir; à elle la surveillance de la bonne confection des travaux d'entretien par un inspecteur attaché à l'administration d'un canal. Mais nous pensons que les travaux d'entretien, réparations et améliorations d'un canal en activité, n'ont pas besoin de lui être soumis, et qu'il est impossible que ces travaux soient faits en temps opportun et avec promptitude et urgence, si les devis doivent d'abord être approuvés par elle, d'autant mieux que souvent des travaux importants ne se découvrent qu'à la mise bas des biefs à l'époque du chômage : nous pensons que le Gouvernement doit s'en rapporter à l'intérêt particulier de la compagnie pour la bonne et prompte exécution des travaux, sauf sa haute surveillance en cas de plainte ou de mauvaise exécution.

Quant aux droits de perception :

Ce n'est pas ici le moment d'examiner si les tarifs concédés par le Gouvernement sont bien établis, nous ne le pensons pas, et nous sommes convaincu qu'au lieu de diviser les tarifs par classes, ce qui fait payer des droits trop minimes à des marchandises de première nécessité ou de peu de valeur, on en reviendra un jour à l'application simple et juste d'un droit proportionné à la valeur de chaque marchandise, ainsi que le consacrent les anciens tarifs des canaux du Midi, de Briare, Orléans et Loing.

Mais ce qu'il importe de constater, c'est qu'un canal est une entreprise industrielle sujette à concurrence par les voies de terre, les canaux voisins, les chemins de fer ou les rivières. Pour qu'un canal soit fréquenté, et par conséquent productif, il faut que le commerce y trouve promptitude dans la navigation, tant par le bon état des travaux que par le service des écluses et la délivrance des passavants par les receveurs et contrôleurs; car le commerce ne se gouverne pas comme un emploi de bureau, et les mariniers usent de tout le jour pour naviguer : il ne faut donc pas que rien les retarde, un jour de retard pouvant causer un préjudice considérable. Et disons-le : souvent, sur les canaux du Gouvernement, les employés veulent faire leur place comme ils iraient à un bureau, et ne se croient pas obligés de se lever à trois heures du matin pour délivrer des passavants. Il faut aussi que le commerce trouve économie sur le transport. Aussi nous concevons parfaitement ce principe, que les compagnies ne peuvent augmenter les tarifs faisant l'objet de la concession qui leur a été faite, mais qu'elles ont toujours le droit de les diminuer. A des compagnies seules appartient la possibilité de juger si les droits des tarifs doivent être diminués pour telle ou telle marchandise; elles seules peuvent se rendre un compte exact des encouragements à donner à une nouvelle branche de commerce, des facilités à lui accorder, des remises de droits pour encourager des essais de remonte, de navigation accélérée, d'entrepôt ou transport de marchandises inconnues dans cette localité; elles seules peuvent accorder des délais pour le payement des droits, et consentir à ce que ces payements s'effectuent en lettres de change sur Paris et par l'entrepositaire auquel la marchandise est expédiée; et cette facilité accordée au commerce par les entreprises particulières est d'un immense avantage pour le commerce.

Sur les canaux de l'État, la perception des droits de navigation est confiée à l'administration des contributions indirectes, qui n'a aucune action sur la navigation; aussi les employés ne recherchent-ils que l'application souvent trop rigoureuse des droits, et y apportent-ils cet esprit tracassier et de fiscalité qu'on leur a reproché de tout temps et avec justice. Peut-être même ces employés sont-ils disposés à être d'autant plus sévères sur les droits, qu'ils ont pour traitement une remise proportionnelle sur leur recette : vice immense, et qui seul peut empêcher toute amélioration ; tandis que, dans tous les canaux administrés par des compagnies, les contrôleurs sont, ainsi que nous l'avons dit, un intermédiaire entre le commerce et les ingénieurs, pour leur faire apprécier et solliciter même les améliorations demandées par le commerce, comme pour appuyer et solliciter, même auprès de l'administration, des réductions de droits qu'ils jugent utiles et justes.

On s'est plaint souvent de fraudes énormes qui seraient commises par le commerce sur le canal de Bourgogne. Cela doit être, et ne nous étonne nullement : les employés sont chargés du contrôle des marchandises qui passent à leur bureau ; ils font ce contrôle, et voilà tout; ils attendent que leurs protecteurs leur fassent obtenir une meilleure place; ils savent qu'ils ne peuvent améliorer celle qu'ils exercent, et c'est dans un changement de place qu'ils espèrent une amélioration à leur sort. Il n'existe d'ailleurs aucune corrélation directe, intime, entre les employés, aucun concours : un receveur ou un contrôleur n'a ni ordre ni avis à donner à un éclusier, à un garde, et encore bien moins à un agent de la partie d'art, qui ne doit en rien s'immiscer dans la partie financière. Ils sont bien les agents d'un même canal, mais non d'une même administration; et *c'est,* nous le répétons, *du concours seul de tous les agents que peut résulter la bonne administration d'un canal.*

C'est donc avec confiance et une intime conviction que nous croyons pouvoir affirmer que l'intérêt public réclame que les canaux de l'État soient régis par des compagnies particulières, comme pouvant seules s'identifier avec les besoins du commerce et les satisfaire promptement, et qu'il est indispensable, en outre, que ces concessions soient faites pour un temps très-long, pour le plus long temps possible, afin que ces compagnies puissent non-seulement faire les sacrifices nécessaires pour mettre en bon état de navigation les canaux qui leur sont confiés et qui en ont tant besoin, mais encore solliciter et obtenir, par un moyen quelconque, l'amélioration des rivières qui y amènent les marchandises; car il ne suffit pas qu'un canal soit en bon état, il faut encore qu'on puisse y arriver en tout temps, et c'est ce qui n'existe nulle part en France.

Cette conviction intime dont nous parlons, nous l'avons acquise par nos rapports directs, et depuis longtemps, avec le commerce qui, nous en sommes certain, applaudira unanimement à l'adoption d'une mesure dont il sent toute l'importance, et sur laquelle repose tout son avenir.

16.

Le Ministre des finances, à M. le comte Jaubert, membre de la Chambre des Députés.

MONSIEUR LE COMTE ET CHER COLLÈGUE,

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-jointe une ampliation de mon arrêté de ce jour (1) qui vous nomme membre d'une commission instituée, sous la présidence de M. Girod (de l'Ain), par un arrêté de mon prédécesseur, en date du 6 décembre 1838, pour l'examen du meilleur mode de perception du droit de navigation sur les canaux, et des moyens qu'il y aurait d'obliger les compagnies propriétaires ou concessionnaires de canaux à modifier le mode de perception et les tarifs. 14 décembre 1839.

M. Girod (de l'Ain) se concertera avec vous pour la réunion de la commission qui, d'après l'invitation que je lui en adresse, doit être convoquée très-prochainement.

Agréez, etc.

17.

Projet presenté à la commission du ministère des finances par M. le comte Jaubert, député du Cher, sur les tarifs, l'achèvement et la location de divers canaux.

ARTICLE 1er.

A dater du 1er mai prochain et pendant vingt-cinq années, les droits de navigation sur les canaux (2) : Décembre 1839.

du Centre,
de Roanne à Digoin,
latéral à la Loire,
du Nivernais,
du Berry,
de Briare,
d'Orléans et du Loing,
de Bourgogne,
du Rhône au Rhin,

et sur les embranchements de ces canaux, ne pourront excéder le tarif annexé à la présente loi. (*Tableau A.*)

---

(1) Voyez ci-dessous, pag. 158.

(2) Voyez dans l'ouvrage de M. Ravinet, intitulé : *Code des ponts et chaussées et des mines* (3 vol. in-8°, Paris, 1829, chez Carilian-Gœury, et 3 vol. in-8° [*Supplément*], *ibid.*, 1836), les lois, décrets, ordonnances, arrêtés, etc., qui concernent ces divers canaux.

A dater de l'expiration de la vingt-cinquième année (1), jusqu'au terme de la soixante-huitième fixé par l'article 5 ci-après, ces droits ne pourront excéder le double dudit tarif.

Art. 2.

Dans les années où les revenus nets des canaux de Roanne à Digoin, de Briare, d'Orléans et du Loing, déduction faite des travaux d'entretien et d'amélioration, ne s'élèveraient pas :

Pour le canal de Roanne à Digoin, à (2).....

Pour celui de Briare, à (3).....

Et pour ceux d'Orléans et du Loing, à (4).....

la différence sera bonifiée à chacune des compagnies propriétaires desdits canaux.

Art. 3.

Les compagnies des canaux de Roanne à Digoin, de Briare, d'Orléans et du Loing, seront tenues de mettre, dans le plus bref délai possible, leurs canaux en rapport parfait avec le canal latéral à la Loire, quant au tirant d'eau, à la dimension des écluses, à la hauteur des ponts et à l'empierrement des chemins de halage.

Art. 4.

Les travaux d'achèvement des canaux suivants :

latéral à la Loire,
du Nivernais,
du Berry,
de Bourgogne,
du Rhône au Rhin,

et de leurs embranchements, évalués à la somme de , conformément au tableau B ci-annexé, seront exécutés au moyen du fonds extraordinaire des travaux publics créé par la loi du 17 mai 1837.

---

(1) La période de vingt-cinq ans est le terme de l'amortissement naturel le plus prochain (canal du Nivernais) d'une partie des emprunts contractés en 1822. Les amortissements du canal latéral à la Loire et du canal du Berry s'achèveront en 1866; celui du canal de Bourgogne, en 1868. (Voir l'ouvrage de M. le comte Pillet-Will, intitulé : *De la dépense et du produit des canaux, etc.*, 2 vol. in-4°, avec planches. Paris, 1837. — Pages 98 et 125.)

(2) Cette indemnité devra être calculée à pour cent sur les capitaux primitifs et additionnels employés par cette compagnie à la construction du canal, s'élevant ensemble à fr.

(3) pour cent, ou revenu net des dix dernières années. — M. Pillet-Will ne porte les dépenses originaires de construction de ce canal qu'à 9 millions, et son produit *brut* qu'à 500,000 fr. (Page 244.)

(4) pour cent du capital de 14 millions constitué par le décret du 16 mars 1810, ou une somme égale au terme moyen du revenu net de ces canaux dans les dix dernières années.

ART. 5.

Les canaux

du Centre,
latéral à la Loire,
du Nivernais,
du Berry,
de Bourgogne,
du Rhône au Rhin,

et leurs embranchements, seront affermés ensemble, en régie intéressée, pour soixante-huit ans (4), à dater du 1er mai prochain.

ART. 6.

Le fermier sera tenu d'exécuter à forfait, à ses risques et périls, et dans le délai de deux ans, tous les travaux d'achèvement mentionnés dans l'article 4.

Le crédit ouvert par cet article lui sera ordonnancé par portions correspondant aux travaux en cours d'exécution.

ART. 7.

Il sera, à toute époque, loisible au fermier de modifier le tarif dans les limites de *maxima* posées par l'article 1er ci-dessus, en prévenant le public un an à l'avance par des insertions au *Moniteur* et dans les journaux de chacun des départements traversés par les canaux mentionnés dans la présente loi.

Toute modification devra porter simultanément sur tous ces canaux et leurs embranchements; aucune ne pourra rester moins d'une année en vigueur.

ART. 8.

Les frais d'entretien (2) et d'administration des canaux affermés seront aux risques et périls

---

(1) Terme le plus éloigné (canal de Bourgogne) de la participation des compagnies de 1822 à la jouissance des canaux.

(2) L'entretien est généralement calculé au terme moyen de 1 fr. par mètre courant. (Voir aussi l'ouvrage de M. le comte Pillet-Will, p. 128 et suivantes.)

Canal du Centre	116,000 mètres.
— latéral à la Loire	198,000
— du Berry	320,000
— du Nivernais	176,166
— de Bourgogne	242,044
— du Rhône au Rhin	348,900
	1,401,000 mètres = 1,401,000 francs.

du fermier, sauf prélèvement, en sa faveur, desdits frais, sur les produits jusqu'à due concurrence, comme il est dit à l'article 10 ci-après, et sans rappel d'une année sur l'autre.

Art. 9.

Le fermier s'engagera à payer à l'État, annuellement, en deux termes semestriels, à titre de fermage :

1° Jusqu'à la fin de l'amortissement des emprunts fournis par les compagnies du canal de Bourgogne, du canal du Rhône au Rhin et des quatre canaux, à raison, pour celle-ci, du canal latéral à la Loire et des canaux du Berry et du Nivernais, une somme équivalant aux annuités dues à ces compagnies (1);

2° Jusqu'à la fin du bail, les indemnités qui pourraient être dues aux trois compagnies propriétaires désignées dans l'article 2.

Art. 10.

Les bénéfices nets, s'il y en a, déduction faite d'abord du fermage, et ensuite des frais d'entretien et d'administration, seront partagés par moitié entre l'État et le fermier.

Jusqu'à extinction des emprunts fournis par les compagnies du canal de Bourgogne, du canal du Rhône au Rhin et des quatre canaux, à raison, pour celle-ci, du canal latéral à la Loire et des canaux du Berry et du Nivernais, la somme revenant à l'État, en vertu du paragraphe précédent, sera employée en accroissement de l'amortissement desdits emprunts.

Après l'extinction desdits emprunts, ladite somme sera partagée entre l'État et les compagnies, savoir :

A l'État,
A la compagnie du canal de Bourgogne,
——————— du Rhône au Rhin,
——————— des quatre canaux.

---

(1) Canal de Bourgogne			1,650,000f
— du Rhône au Rhin			800,000
Quatre canaux...	Canal latéral	800,400f	2,160,000
	— du Berry	817,200	
	— du Nivernais	542,400	
		Total	4,610,000

Art. 11.

Le ministre des finances est autorisé à traiter provisoirement, de gré à gré, de ladite location. Le traité sera soumis à l'approbation des Chambres.

Art. 12.

A l'expiration des soixante-huit années de la location, l'État et les compagnies des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, et de Roanne à Digoin, rentreront dans la plénitude de leurs droits respectifs.

TABLEAU A.

TARIF PROPOSÉ PAR TONNEAU de 1,000 kilogrammes et par distance de 5 kilomètres.	CLASSIFICATION DU TARIF DES QUATRE CANAUX (s'appliquant également au canal de Bourgogne et au canal de Roanne à Digoin).		QUATRE CANA[illegible] CANAL DE BOURG[illegible] et canal de Roanne à [illegible]	
			Tarif actuel.	Modifica[illegible] déjà cons[illegible] Canal latéral à la Loire.
			fr. c.	fr. c.
PREMIÈRE PARTIE. — MARCHANDISES CALCULÉES AU POI[illegible]				
PREMIÈRE CLASSE. Denrées coloniales : huiles, savon. Tissus. Farines. Vins et liqueurs. Cristaux et porcelaines. — fr. c. 0,10	1re CATÉGORIE. — Au kilolitre.	Froment. en grains	0,333	0,166
		Froment. en farine	0,436	0,218
		Orge, seigle et blé de Turquie. en grains	0,252	0,126
		Orge, seigle et blé de Turquie. en farine	0,320	0,16
		Avoine et autres menus grains, son, drèche	0,277	0,1385
		Sel marin et autres substances de ce genre	0,309	0,1545
		Vins	0,403	0,2015
		Vinaigres	0,392	0,196
		Eaux-de-vie et autres liqueurs	0,438	0,219
		Cidres, bières et poirés	0,194	0,097
		Légumes et fruits de toute espèce	"	"
		Cendres neuves	"	"
		Charbon de bois	"	"
DEUXIÈME CLASSE. Bois de sciage et de charpente. Grains, sels, légumes et fruits. Bières, poirés, cidres, vinaigres. Fers. Faïences et bouteilles. — 0,08	2e CATÉGORIE. — Au dizain de myriagrammes ou tonneau métrique, 1,000 kil.	Mines et minerais	0,15	0,075
		Scories de métaux	0,22	0,11
		Fer, fontes et autres métaux. ouvrés / non ouvrés	0,30	0,15
		Cristaux et porcelaines	0,440	0,22
		Faïences, verres à vitre et verres blancs	0,300	0,15
		Bouteilles	0,300	0,15
		Sucre, café, huile, savon, coton ouvré ou non ouvré, chanvre et lin ouvrés, tabac, bois de teinture et autres objets de ce genre	0,14	0,22
		Chanvre et lin non ouvrés	0,35	0,175
		Foin, paille et autres fourrages	0,20	0,10
		Tourbe	0,05	0,025
		Fumier et autres engrais	0,05	0,025
		Cendres fossiles		
		Houille et coke	0,24	0,10
TROISIÈME CLASSE. Teintures, chanvres, lins non ouvrés. Marbre. Charbon de bois. Fontes. — 0,06				

CANAL DE BRIARE. Tarif actuel.	CANAL DE BRIARE. Modifications déjà consenties (1).	CANAL D'ORLÉANS ET LOING. Tarif actuel (2).	CANAL D'ORLÉANS ET LOING. Modifications annoncées (3).	CANAL de Saint-Quentin.	OBSERVATIONS.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
J DE 1,000 KILOGRAMMES ET PAR DISTANCE DE 5 KILOMÈTRES.					
					(1) 1/3 sur les légumes. 1/3 sur les vins et vinaigres. 1/2 sur les fers. 1/2 sur les eaux-de-vie et liqueurs. ——— bières, boissons, cidres, lie. ——— épiceries, drogueries. ——— faïences, cristaux, verres, glaces. ——— grains, graines, farines. ——— fourrages. ——— marbres. ——— carreaux, tuiles, chaux, ciment. ——— bitume, goudron, salpêtre. ——— engrais, sable, cendres, cailloux. Le reste du tarif serait maintenu.
0,60	0,40	0,43 0,60	0,32 (*a*) 0,45 (*b*)		
0,60	0,40				(2) Ce tarif est plus compliqué et plus élevé que celui de Briare
					(3) 1/3 sur les légumes. 1/4 sur les vins et vinaigres. 1/5 sur les fers. 1/2 sur les marchandises dénommées dans le quatrième paragraphe de la note 1. Le reste du tarif serait maintenu.
				0,10	
					(*a*) Sur le canal d'Orléans.
					(*b*) Sur le canal du Loing.
					(*c*) Épicerie..... 0f 72. Coton..... 0 90.
0,727	0,36	0,727			(*d*) A 0m,65 d'enfoncement.
					(*e*) Pour chaque pouce d'excédant, le terme moyen des deux droits *d* et *e* est de 0f 10 à 0f 12.
0,154					(*f*) Depuis trois ans, la perception s'opère sur les deux lignes de la manière suivante :
0,72 (*c*)					Un bateau ordinaire à la tenue de 25 pouces, portant 600 hect. ou 48 tonneaux, paye (22 distances), pour les deux canaux, 70 fr., ou 0f 0625 par tonneau et par distance. Un grand bateau (modèle de M. Latu), portant 750 ou 60 tonneaux, paye (22 distances), pour les deux canaux, 70 fr., ou 0f 05 par tonneau et par distance.
				0,10	
				0,10	
0,080215 (*d*) 0,267395 (*e*)	0,08 (*f*)	0,0875 (*d*) 0,534290 (*e*)	(*f*)	0,10	

TARIF PROPOSÉ PAR TONNEAU de 1,000 kilogrammes et par distance de 5 kilomètres.	CLASSIFICATION DU TARIF DES QUATRE CANAUX (s'appliquant également au canal de Bourgogne et au canal de Roanne à Digoin).		QUATRE CANAU CANAL DE BOURGOG et canal de Roanne à Di	
			Tarif actuel.	Modificati déjà conser Canal latéral à la Loire.
			fr. c.	fr. c.
				Suite de I
QUATRIÈME CLASSE.	3e CATÉGORIE. — Au mètre cube.	Marbre	0,084	0,042
Houille et coke		Pierres de taille	0,098	0,046
Bois à brûler		Briques, tuiles et ardoises	0,11	0,055
Minerais et scories		Cendres lessivées	0,05	0,025
Foin, paille		Plâtre cuit et chaux vive	0,20	0,10
Pierres de taille, briques, tuiles et ardoises		Moellons, pierres à chaux et à ciment, et plâtre non cuit	0,061	0,0305
Plâtre, chaux		Fumier et sablon	0,05	0,025
CINQUIÈME CLASSE.		Pierre mureuse, marne, terre argileuse, sables	0,075	0,0375
Moellons		Bois de charpente, en grume ou équarri	0,244	0,122
Fumier et cendres		Bois de sciage, merrains et planches	0,325	0,1625
Sables		Bois à brûler en bateaux	0,244	0,122
		Charbonnettes	0,267	0,1335
		Fagots		
		Écorces (tan)	0	0
		DEUXIÈME PARTIE. — MARCHANDISES DONT LES DR		
Trains de 28 mètres et au-dessus	4e CATÉGORIE. — Mesures diverses.	Bascule à poisson, par mètre carré de tillac et chaque centimètre d'enfoncement (déduction faite de 0,06c pour le tirant d'eau)	0,20	0,10
Bascule à poisson (par mètre cube)		Poinçon plein de 228 litres. Vin, vinaigre et autres boissons		
Bateaux vides (chacun)		Eaux-de-vie et liqueurs		
		Lie		
		Poinçon vide, de 228 litres	0,30	0,15
		Bateau en vidange	0,65	0,325
		Bateaux uniquement chargés de sable, fagots, charbonnettes, engrais, tourbe, fumier et cendres fossiles.		
		Trains de 27 mètres de longueur (et au-dessus, comptés pour 5 décastères)	1,250	
		Idem de charpente	2,575	
		TROISIÈME PARTIE. — VOY		
Voyageurs				

	fr. c.
Houille et coke, Bois à brûler, Minerais et scories, Foin, paille, Pierres de taille, briques, tuiles et ardoises, Plâtre, chaux	0,05
Moellons, Fumier et cendres, Sables	0,02
Trains de 28 mètres et au-dessus	1,00
Bascule à poisson (par mètre cube)	0,08
Bateaux vides (chacun)	0,32

CANAL DE BRIARE.		CANAL D'ORLÉANS ET LOING.		CANAL de Saint-Quentin.	OBSERVATIONS.
Tarif actuel.	Modifications déjà consenties	Tarif actuel.	Modifications annoncées		
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
PARTIE.					
				0,10	
0,116					(a) Briques, tuiles.... 0f 116. Ardoises..... 0,232
0,116 (a) 0,232					(b) Canal du Centre. — Bois au-dessus de 0m,08 d'épaisseur (et autres que ceux d'ébénisterie et de teinture), les mâts et poutres (Art. 5 et 6 de la loi du 21 vendémiaire an v.)
				0,05	(c) Bois en grume et planches de sapin. (d) Planches de chêne.
0,077					(e) Canal du Centre. — Par mètre cube.
0,116 (c) 0,156 (d)				0,10	
0,116				0,10	
S ÉTABLIS AU POIDS (DISTANCE DE 5 KILOMÈTRES).					
				0,025	
				0,20 par mètre ou par arbre.	
TANCE DE 5 KILOMÈTRES.					

TABLEAU B. *Achèvement des canaux de l'État.*

		ÉVALUATIONS de L'ADMINISTRATION.	OBSERVATIONS.
CANAL DU CENTRE	Réservoirs d'alimentation		
	....		
	....		
	....		
	Empierrement des digues		
	Travaux divers		
—— LATÉRAL À LA LOIRE	Embranchements		
	Passage de la Loire à Châtillon		
	....		
	....		
	Empierrement des digues		
	Travaux divers		
—— DU NIVERNAIS	Réservoirs d'alimentation		
	Bief de partage		
	Rigole de l'Yonne		
	Amélioration de l'Yonne inférieure		
	Empierrement des digues		
	Travaux divers		
—— DU BERRY	Réservoirs d'alimentation		
	Bief de partage		
	Amélioration du Cher inférieur		
	....		
	Empierrement des digues		
	Travaux divers		Y compris l'élargissement d'Aubigny à Jouet (*encombrements*). Voir la lettre de M. A. Dufaud, du 14 janvier 1840.
—— DE BOURGOGNE	....		
	....		
	....		
	....		
	Empierrement des digues		
	Travaux divers		
—— DU RHÔNE AU RHIN	....		
	....		
	....		
	....		
	Empierrement des digues		
	Travaux divers		
	TOTAL		

18.

Les Propriétaires du canal de Briare, à M. le comte Jaubert, député.

MONSIEUR LE COMTE,

Nous avons reçu et examiné le projet que la commission des canaux, instituée par le ministre de finances, se propose de présenter aux Chambres (1), et que vous avez bien voulu nous communiquer. 15 janvier 1840.

Nous croyons devoir vous faire connaître de suite, Monsieur le Comte, qu'il nous est impossible d'acquiescer à ce projet, et notamment aux deux propositions qui en font la base. Les réductions que vous proposez d'apporter aux tarifs de la compagnie nous ont paru une véritable expropriation, qu'elle ne peut admettre, et qu'on ne peut lui imposer que dans les formes et sous les conditions prescrites par les lois, notamment celle d'une juste et *préalable* indemnité.

Quant à la bonification que vous offrez de lui faire de son revenu ordinaire, fixé d'après une moyenne de ses produits ultérieurs, déduction faite des travaux d'entretien et d'amélioration, cette mesure placerait les propriétaires du canal de Briare dans la position de véritables agents du Gouvernement, et anéantirait chez eux toute industrie et toute idée de progrès, lorsque les sacrifices immenses qu'ils ont déjà faits ne laissent aucun doute sur leur disposition à cet égard. Enfin ce projet mettrait, chaque année, la compagnie en butte à des discussions continuelles, soit avec le fermier des canaux de l'État, pour la vérification de ses produits, soit avec l'État lui-même, pour la vérification de ses dépenses.

Ces motifs de refus acquièrent plus de force encore par la modicité du tarif que vous proposez, puisque, en appliquant aux produits de l'année qui vient de s'écouler les droits fixés par votre projet, le canal de Briare, loin d'avoir produit un intérêt quelconque de son capital engagé, n'aurait pas même fait la somme suffisante pour payer ses dépenses.

Vous avez cru, Monsieur le Comte, devoir faire figurer dans votre projet ce que vous appelez des réductions déjà consenties par la compagnie du canal de Briare. Nous vous ferons observer que ces réductions proposées étaient le résultat de conférences avec la commission des canaux d'Orléans et du Loing; qu'elles étaient proposées sous des conditions qui ne se sont pas réalisées, et par des motifs qui n'existent plus. Nous croyons donc devoir vous déclarer que, par ces motifs, nous considérons ces propositions comme entièrement nulles, et que *nous entendons rester dans la plénitude des droits résultant de notre tarif concédé.* Nous vous prions donc de n'en pas faire état, dans votre travail, comme d'une chose consentie.

Nous avons l'honneur, etc.

Réponse de M. le comte Jaubert à M. de Sauville, directeur de la compagnie du canal de Briare.

MONSIEUR,

Je pense que votre compagnie s'est alarmée à tort du projet que je vous ai communiqué : 19 janvier 1840.

(1) Les auteurs de la lettre veulent parler du projet de M. le comte Jaubert. (Voy. n° 17, pag. 139.)

ce n'est encore qu'une ébauche, susceptible de bien des modifications. Les réductions de tarif que je propose sont, à la vérité, assez fortes; mais peu importe, ce me semble, à votre compagnie, si on lui assure un minimum convenable de revenu net. Vous remarquerez que, dans la note 4 de la page 2 (1) (qui contient d'ailleurs dans sa première phrase une faute d'impression), je n'ai fait que citer un passage de l'ouvrage de M. Pillet-Will, sans prendre sur moi de déterminer le chiffre du minimum qui devra résulter des négociations à entamer avec vous.

Quant aux relations à établir, d'après mon projet, entre vous, d'une part, et la compagnie fermière et l'État, d'autre part, je crois qu'il y aurait moyen de les régler sur un pied qui n'aurait rien de gênant pour vous. L'état d'isolement où chacun des canaux d'une même ligne est resté jusqu'à ce jour est essentiellement nuisible à leurs véritables intérêts, et vous l'avez éprouvé.

J'ai été fondé à regarder comme déjà consenties par le canal de Briare les réductions mentionnées dans mon tableau, puisqu'elles figurent dans une note communiquée par votre administration au Gouvernement et à plusieurs commissions des Chambres.

Enfin, Monsieur, j'oserais engager votre compagnie à ne pas se retrancher dans le *statu quo*, car il serait facile de lui prouver que plusieurs de ses perceptions actuelles sont irrégulières. La commission dont je fais partie a bien éclairci ce point dans sa dernière séance. Ce *statu quo* est vraiment intolérable pour le commerce : le moment est venu de résoudre la question. L'État est disposé à faire des sacrifices : permettez-moi d'espérer, Monsieur, que votre compagnie, qui s'est jusqu'à présent montrée portée à la conciliation, ne repoussera pas les ouvertures qui, probablement, lui seront faites bientôt d'une manière officielle.

Agréez, etc.

19.

Proposition de loi relative aux canaux du centre et de l'est de la France, faite à la Chambre des Députés par M. le comte Jaubert, député du Cher.

22 février 1840.

ARTICLE 1er.

Le ministre des finances est autorisé à affermer les canaux :

du Centre,
latéral à la Loire,
du Nivernais,
du Berry,
de Bourgogne,
du Rhône au Rhin.

ART. 2.

L'achèvement et le perfectionnement desdits canaux auront lieu dans un délai de deux années, sur les devis arrêtés définitivement par l'administration et par les soins du fermier, au moyen d'un marché à forfait.

---

(1) Voir plus haut, pag. 140, la note 3, dans laquelle la faute signalée ici a été corrigée.

ART. 3.

Les droits de navigation à percevoir par le fermier ne pourront excéder les fixations du tarif nexé à la présente loi.

Il en sera de même des droits à percevoir pendant la durée du bail, sur les canaux de oanne à Digoin, de Briare, d'Orléans et du Loing, par les compagnies propriétaires de ces naux.

Le ministre des finances est autorisé à prendre, à cet effet, tous les arrangements nécessaires ec les compagnies ci-dessus et avec celles des quatre canaux, du canal de Bourgogne et du nal du Rhône au Rhin.

ART. 4.

Les traités à intervenir, en vertu des articles précédents, seront soumis à l'approbation des hambres.

ART. 5.

A défaut de conventions amiables, il sera procédé :

A l'égard des compagnies propriétaires, à l'expropriation pour cause d'utilité publique;

A l'égard des compagnies des quatre canaux, du canal de Bourgogne et du canal du Rhone Rhin, au rachat des droits de jouissance, au moyen d'un arbitrage Le tribunal arbitral sera, our chaque affaire, composé de neuf personnes, dont trois nommées par la compagnie, trois r le ministre des finances, et trois par la cour royale de Paris, chambres assemblées.

20.

rocès-verbal des séances de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 6 décembre 1838, à l'effet de reviser les tarifs des canaux.

PREMIÈRE SÉANCE.

(21 décembre 1838.)

L'an mil huit cent trente-huit, le vingt et un décembre, à deux heures de relevée, la commission instituée par arrêté de M. le Ministre des finances, en date du 6 de ce mois, pour occuper de la révision des tarifs des droits de navigation sur les canaux, s'est réunie dans une des salles du ministère.

Sont présents :

MM. GIROD (de l'Ain), pair de France, président;

Le baron GIROT DE LANGLADE, membre de la Chambre des Députés;

BAUDE, membre de la Chambre des Députés;

MAILLARD, conseiller d'État;

Le baron DELAIRE, conseiller d'État, directeur du contentieux;

BOURSY, conseiller d'État, directeur de l'administration des contributions indirectes;

MASSON, maître des requêtes;

Et SABÈS, chef à l'administration des contributions indirectes, remplissant les fonctions de secrétaire.

MM. Lafond, membre de la Chambre des Députés, et Legrand, conseiller d'État, directeur

général des ponts et chaussées, ont fait connaître à M. le Président les motifs qui s'opposent à ce qu'ils se réunissent aujourd'hui aux autres membres de la commission.

M. le Président fait donner lecture de l'arrêté ministériel qui institue la commission, et qui est inscrit en tête du présent procès-verbal; il expose ensuite que l'ensemble des questions sur lesquelles le ministre demande l'avis de la commission pourrait se diviser en trois séries principales, savoir : les questions relatives aux canaux appartenant à l'État; celles qui concernent les canaux concédés à temps ou à perpétuité, et, enfin, celles qui se rattachent aux canaux soumissionnés ou plutôt exécutés, par voie d'emprunt, à la suite de soumissions sanctionnées par la loi.

Il pense que le rapport qui a motivé la formation de la commission n'est pas assez développé, et qu'il serait à désirer que l'administration des contributions indirectes, chargée de la perception, fît établir une note très-détaillée dans laquelle les questions seraient envisagées sous leurs différents aspects. Cette note indiquerait les divers modes de perception actuellement en vigueur; celui qui paraît préférable, tant pour le commerce que pour la facilité de la perception; les difficultés que ce mode rencontrerait dans son application, suivant les conventions faites avec les concessionnaires des canaux dont les revenus ne sont pas perçus exclusivement au profit de l'État.

Un membre dit qu'en consultant les pièces annexées au rapport, il lui a paru que l'on pouvait se former une idée exacte des difficultés sur lesquelles le ministre demande l'avis de la commission : toutefois il ne voit point d'inconvénients à ce que l'on prépare la note réclamée par M. le Président, puisque ce serait le moyen de connaître plus promptement tous les faits et de simplifier le travail de la commission, en lui permettant de ne recourir aux lettres patentes, lois, ordonnances, tarifs et autres documents, que pour vérifier l'exactitude des textes et en apprécier le véritable sens.

Un autre membre croit que l'on donne trop d'extension aux termes de l'arrêté ministériel. Il demande la permission d'en faire une nouvelle lecture, afin que le rapprochement des considérants du dispositif et de l'annotation marginale permette de mieux en apprécier l'esprit. S'attachant particulièrement à cette annotation, il croit que la commission n'est appelée qu'à rechercher les bases d'un nouveau tarif des droits de navigation à percevoir sur les canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, et qu'elle n'a pas à s'enquérir de l'ensemble du mode de perception sur toutes les lignes navigables.

Un autre membre explique quel est le but de l'arrêté ministériel. Il fait sentir la nécessité d'un mode de perception uniforme sur les divers cours d'eau. Souvent une ligne navigable comprend, à la fois, des rivières, des canaux concédés, des canaux appartenant à l'État, et d'autres exécutés par voie d'emprunt; cette ligne peut faire concurrence à une autre composée d'éléments différents, et ce n'est qu'en examinant tous les tarifs, en les comparant entre eux et en calculant l'effet qu'ils pourraient avoir sur le prix des transports par eau, que l'on se rendra compte des modifications particulières qu'il y a lieu d'apporter à chacun de ces tarifs. Il en conclut que c'est particulièrement dans les quatre questions posées par l'article 1er de l'arrêté ministériel que se trouve précisé l'objet des travaux de la commission, et dès lors on pourrait suivre dans la délibération la marche tracée par cet arrêté.

A la suite des explications qui sont échangées à cet égard entre quelques-uns des membres, M. le Président résume les observations et revient sur l'utilité de la note dont il a déjà parlé.

La commission partage unanimement cet avis; et, pour laisser à l'administration des contributions indirectes le temps de préparer cette note, de la faire imprimer et distribuer, et d'y joindre les documents qui pourront faciliter l'étude des questions que l'on aura ultérieurement à examiner, elle s'ajourne au samedi 5 janvier 1839, à deux heures et demie de relevée.

DEUXIÈME SÉANCE.

(2 février 1839.)

L'an mil huit cent trente-neuf, le deux du mois de février, la commission, après divers ajournements successifs nécessités par des circonstances extraordinaires, s'est réunie de nouveau dans le même local, à deux heures et demie de relevée. Tous les membres sont présents, à l'exception de M. Masson, maître des requêtes.

Le secrétaire donne lecture du procès-verbal, dont la rédaction est approuvée.

Il est remis à chacun des membres de la commission une carte de France présentant les grandes lignes navigables et faisant connaître distinctement les rivières perfectionnées ou à perfectionner, les canaux exécutés et les directions comparatives de ces diverses lignes. Déjà il leur a été adressé une note, en date du 9 janvier, concernant les modifications qu'il conviendrait de faire subir aux tarifs des canaux en général et à ceux des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, en particulier, ainsi qu'une collection de tableaux relatifs à la révision des tarifs des droits de navigation perçus sur les canaux. Ces documents ont été proposés pour se conformer aux vœux émis par la commission dans sa dernière séance.

M. le Président pose ainsi la première question, d'après les termes de l'arrêté ministériel :

« Quel est le meilleur mode de perception du droit de navigation sur les canaux? »

Première partie de la 1re question posée par l'arrêté ministériel.

Il se réserve, lorsque l'on aura examiné en particulier les difficultés que ce mode pourrait rencontrer sur les différents canaux, de revenir sur la seconde partie de cette question, ayant pour but d'indiquer comment il serait possible de généraliser l'application du mode qui serait adopté.

Mode de perception.

Un membre donne quelques détails sur les divers modes de perception du droit de navigation. Il rappelle ce qui se faisait sur les rivières antérieurement à la loi du 9 juillet 1836, ce qui se fait encore sur les canaux, et il pense que le droit doit être perçu en raison des distances parcourues et sur la charge réelle des bateaux, reconnue par le volume d'eau déplacé.

Un autre membre s'explique sur le nombre des classes des marchandises, et il est d'avis que, bien que les classes ne puissent être réduites à deux sur les canaux, comme sur les rivières, il faut en limiter le nombre le plus qu'il sera possible.

Un autre fait remarquer qu'en supprimant les diverses unités de mesure au kilolitre, au

dizain de myriagrammes, au mètre cube, et en ramenant le tout au tonneau de mer de mille kilogrammes, le nombre des classes sera nécessairement réduit, et que des marchandises assujetties aujourd'hui à des taxes diverses pourront être rangées dans la même classe.

Deux autres membres donnent successivement des explications sur l'échelle du tarif, sur la classification des marchandises, sur celles qui ont été désignées comme encombrantes ou non encombrantes. Ils font sentir que cette distinction offre peu d'intérêt; que les marchandises encombrantes ont en général peu de valeur, qu'elles sont transportées à de faibles distances; que, pour le passage des bateaux aux écluses, elles exigent plus d'eau que les marchandises non encombrantes.

L'un d'eux, invité à s'expliquer sur le nombre de classes qu'il croirait utile de former, pense que quatre suffiraient en général, et que l'on pourrait adopter comme *maximum* le chiffre de vingt *centimes* par tonneau et par distance, pour les marchandises de première classe, c'est-à-dire pour celles qui seraient le plus imposées : que, quant aux marchandises d'une moindre valeur, il serait possible de réduire la quotité du tarif, pour la seconde classe, aux *trois quarts* de la taxe principale; pour la troisième, à *moitié;* pour la quatrième, au *quart.* Il ajoute toutefois que, pour les canaux concédés à perpétuité à des particuliers, il faudrait modifier cette proportion entre les classes et élever la quotité de la taxe.

Plusieurs membres paraissent partager cette opinion. Néanmoins on objecte la difficulté de réduire les tarifs des canaux concédés; mais il est répondu que l'on pourrait, par des subventions, compenser la réduction de revenu.

Un autre membre établit une comparaison entre les frais d'entretien du canal du Centre, qu'il évalue à 300,000 francs, et le revenu de l'impôt sur ce canal, qu'il porte seulement à 200,000 francs; d'où il tire la conséquence que l'État fait un sacrifice annuel de 200,000 fr.

Un autre membre répond que le canal du Centre a, jusqu'à ce jour, nécessité des frais de construction et d'amélioration, indépendamment de ceux d'entretien; qu'il ne sera rangé parmi les canaux à l'état d'entretien proprement dit qu'en 1840, et qu'alors les frais annuels s'élèveront à peu près à 160,000 francs; que, d'un autre côté, les revenus du canal, qui ont baissé de plus de moitié depuis quelques années, se relèveront sans doute en partie, si l'on parvient à faire modifier les tarifs des canaux de Briare et du Loing, et à appliquer au canal du Centre le tarif annexé à la loi du 9 juillet 1836, tarif qu'il serait encore possible de réduire sur quelques points, ainsi que l'administration en a le projet. Si ces divers changements avaient lieu, les revenus excéderaient de beaucoup la dépense d'entretien.

Solution de la 1re partie de la 1re question.

Les voix ayant été recueillies sur la première partie de la première question, la commission est d'avis, à l'unanimité, que le meilleur mode de perception du droit de navigation à appliquer aux canaux doit être basé sur les distances parcourues et sur la charge réelle des bateaux, reconnue par le volume d'eau déplacé; que les marchandises doivent en général être divisées en quatre classes; que le maximum de la taxe, pour la première classe, ne doit pas excéder *vingt centimes* par tonneau et par distance de cinq kilomètres, et que la quotité de cette taxe doit être abaissée successivement d'*un quart,* de *moitié* et des *trois quarts,* pour chacune des

autres classes; qu'enfin cette limitation du nombre des classes et du maximum de la taxe doit subir quelques modifications pour les canaux concédés.

On passe aux questions qui se rattachent plus particulièrement au tarif du canal de Briare, et, après avoir lu dans la note dont il a été question le paragraphe qui concerne ce canal, M. le Président fait remarquer qu'il s'agit d'examiner si le tarif est légal, et, dans le cas où il serait reconnu que la perception est illégale, de rechercher si le Gouvernement peut l'arrêter, ou s'il doit laisser aux tribunaux le soin de juger les contestations qui pourraient s'élever entre les contribuables et les concessionnaires. A cet effet, il paraît utile de diviser la question en deux parties, et de considérer d'abord ce qui se rapporte aux réductions faites aux tarifs, et, en second lieu, aux augmentations, soit par additions directes à la taxe, soit par des assimilations de marchandises non désignées dans le tarif originaire. Questions spéci au canal de Briar

Un membre croit que, dans les deux cas, le Gouvernement doit intervenir pour sanctionner les modifications, soit en plus, soit en moins. Le canal, bien que concédé, appartient au public aux termes de la loi du 21 vendémiaire an V. Le Gouvernement, en concédant la perception d'une taxe, n'a fait que déléguer son droit, qui ne peut être exercé par les concessionnaires que dans les termes des lois générales. Or, tout abaissement ou tout accroissement des tarifs, même sur les canaux et rivières où la perception se fait au compte du trésor, doit être régularisé par des règlements; il doit en être de même sur les canaux concédés. Sans cette précaution les compagnies pourraient arrêter l'industrie, favoriser certains établissements au préjudice des autres, contrarier le Gouvernement dans les mesures d'intérêt général. En résumant son opinion, il dit qu'en cas d'abaissement du tarif la réduction doit être égale pour tous ceux qui fréquentent le canal, et qu'en cas d'élévation il est évident que l'on se refuserait à payer la taxe, si l'acte qui aurait autorisé cette modification du tarif n'avait pas de caractère légal.

Un autre membre pense que l'État a le moyen d'empêcher et de réprimer les augmentations illégales du tarif; mais, quant aux diminutions, des doutes s'élèvent sur les moyens qu'il pourrait employer pour s'opposer à l'abaissement de la taxe dans quelques cas en particulier. Passant de cette observation générale à l'examen du tarif de Briare, il croit, par exemple, que la houille, non dénommée au tarif, parce que dans l'origine elle ne circulait pas sur le canal, et qui maintenant fait un des principaux articles de perception, n'a jamais dû être comprise parmi les marchandises au poids imposées à *huit centimes* le *quintal* ou à *huit francs* les mille kilogrammes. L'application de la taxe se complique encore de l'accroissement résultant des centimètres d'enfoncement au-dessus de la tenue d'eau ordinaire. Il lui paraît évident que l'assimilation ne peut s'appliquer à des marchandises pour ainsi dire inconnues, ou qui ne parcouraient pas le canal à l'époque où il fut ouvert.

Un autre membre émet l'opinion que l'on ne doit point faire aussi arbitrairement une assimilation; que cette disposition est trop vague, et qu'en définitive on ne peut rien changer aux tarifs concédés sans l'intervention de la puissance qui a fait cette concession.

Un autre membre croit que les concessionnaires peuvent faire des réductions de taxe, pourvu qu'elles soient générales et applicables à tous; mais que, si plus tard ils veulent relever les taxes réduites, le Gouvernement peut y mettre obstacle.

Un autre membre dit qu'un tarif arrêté par l'État établit l'égalité entre tous les contribuables et compense tous les intérêts; que ce serait compromettre ceux du public que de permettre des modifications, soit en plus, soit en moins, sans l'intervention du législateur; que l'abaissement des tarifs doit être égal pour tous, et que l'État doit ramener les compagnies à une perception ainsi régularisée.

Un autre membre partage cette opinion, mais il pense que la loi est impuissante pour s'opposer aux abaissements de tarif que peuvent faire les compagnies; car, après avoir reçu la taxe entiere, elles peuvent compenser la réduction par une prime ou par une remise manuelle d'une partie de l'impôt.

Un autre membre dit que la législation doit poser en principe que l'abaissement des taxes profitera à tous et placera tous les contribuables dans une situation parfaitement égale.

M. le Président rétablit la question : il pense que l'on pourra, à l'avenir, lier les compagnies par des cahiers de charges convenables; mais, pour ce qui existe, que faut-il faire? Dans son opinion, toute modification en plus ou en moins est illégale, si elle n'est pas sanctionnée par la puissance publique. Le Gouvernement ne devrait sans doute pas user du droit de refuser les modifications, toutes les fois qu'il s'agirait de réductions de tarif; mais, en droit général, il le peut, et, dans quelques circonstances, il pourrait être utile qu'il usât de ce droit pour maintenir la concurrence et s'opposer à des coalitions de divers concessionnaires; il serait même d'autant plus utile qu'il le fît, que les lois sont imparfaites sous ce rapport. Il considère ensuite quel serait le mode d'action du Gouvernement lorsque le tarif est dépassé; quel est le moyen d'obliger les compagnies à se renfermer dans l'application stricte du tarif. Il aperçoit ici des difficultés; car c'est à ceux qui sont lésés par un tarif illégal à recourir aux tribunaux.

Un membre pense que l'action du Gouvernement est plus facile qu'on ne le suppose; que l'État n'a pu concéder que le droit qu'il avait lui-même, et qu'en conséquence l'obligation de ne rien changer aux tarifs sans l'intervention du pouvoir est préexistante à la concession.

Un autre membre dit que le Gouvernement a concédé la propriété de la perception; que le concessionnaire peut en user ou en abuser comme de toute autre propriété; que dès lors il peut à volonté baisser le tarif; qu'il peut même laisser passer un bateau sans exiger le payement d'aucun droit; qu'on ne saurait lui enlever cette faculté, même dans une loi à intervenir.

M. le Président pose ainsi la question :

« Le Gouvernement a-t-il le droit de s'opposer aux modifications de tarif? Doit-il user de « ce droit lorsqu'il s'agit de réductions? »

Après diverses explications sur la manière d'entendre la question, elle est ainsi modifiée :

olution d'une question de principe sur modification des tarifs.

« Les compagnies peuvent-elles, sans l'autorisation du Gouvernement, modifier leurs tarifs, « 1° en plus, 2° en moins? »

La commission est unanime pour reconnaître qu'aucune addition ne peut être faite aux tarifs sans l'intervention de l'autorité législative. Quant aux réductions, les opinions sont partagées.

Plusieurs membres pensent qu'on ne saurait empêcher ces réductions; d'autres croient qu'il ne s'agit pas d'examiner si l'on peut ou non les empêcher, mais de déclarer si, en droit rigoureux, elles peuvent avoir lieu par le seul effet de la volonté des concessionnaires. Une discussion s'engage à cet égard; mais les opinions ne paraissent pas assez formées, et, l'heure avancée ne permettant pas de la continuer, la commission s'ajourne au samedi 9 février, à deux heures et demie de relevée.

TROISIÈME SÉANCE.

(9 février 1839.)

L'an mil huit cent trente-neuf, le neuf du mois de février, la commission s'est réunie dans le même local, à deux heures et demie de relevée. Tous les membres sont présents, à l'exception de M. Legrand, conseiller d'État, directeur des ponts et chaussées.

Le secrétaire donne lecture du procès-verbal de la dernière séance, dont la rédaction est adoptée après quelques modifications qui sont faites à l'instant même.

Les membres de la commission se livrent à une conversation sur l'objet de leurs travaux; mais il n'est pris aucune détermination, et on reconnaît qu'il n'est pas nécessaire d'insérer le résumé de cette conversation au procès-verbal. La dissolution de la Chambre des Députés obligeant la plupart des membres de la commission à se rendre dans leur département pour l'époque des élections, ils se séparent sans ajournement fixe.

QUATRIÈME SÉANCE.

(27 décembre 1839.)

Le vingt-sept du mois de décembre mil huit cent trente-neuf, la commission s'est réunie dans une des salles du ministère des finances.

Sont présents :

MM. Girod (de l'Ain), pair de France, président;
Maillard, pair de France, conseiller d'État;
Lafond, membre de la Chambre des Députés;
Le comte Jaubert, député;
Baude, conseiller d'État;
Le baron Delaire, conseiller d'État, directeur du contentieux;
Boursy, conseiller d'État, directeur de l'administration des contributions indirectes;
Masson, maître des requêtes.

Sont absents :

MM. Legrand, sous-secrétaire d'État, député;
Le baron Girot de Langlade, député.

M. Sabès remplit les fonctions de secrétaire.

M. le Président donne lecture de l'arrêté ministériel qui a motivé la nouvelle réunion de la commission ; cet arrêté est ainsi conçu :

« Le Ministre Secrétaire d'État au département des finances,

« Vu l'arrêté du 6 décembre 1838, qui a institué, sous la présidence de M. Girod (de l'Ain), pair de France, une commission chargée d'examiner quel serait le meilleur mode de perception des droits de navigation à établir sur les canaux, et comment il serait possible d'en généraliser l'application, en obligeant les compagnies propriétaires ou concessionnaires de canaux à modifier, s'il y a lieu, le mode de perception et les tarifs;

« Vu la lettre du 10 décembre présent mois, par laquelle M. le Directeur de l'administration des contributions indirectes fait connaître les causes qui ont forcé la commission d'interrompre ses travaux,

« Arrête ce qui suit :

Article 1er.

« La commission instituée par l'arrêté précité du 6 décembre 1838 se réunira dans le plus court délai possible.

Art. 2.

« Le comte Jaubert, membre de la Chambre des Députés, est adjoint aux membres de ladite commission.

« Paris, le 14 décembre 1839.

« *Signé* H. PASSY. »

Plusieurs membres expriment le désir qu'il soit donné lecture des procès-verbaux des séances précédentes, tant à cause de l'adjonction d'un nouveau membre, qu'à cause de l'époque déjà éloignée des réunions. Cette lecture est donnée par le secrétaire, et le procès-verbal de la dernière séance (celle du 9 février 1839) est adopté.

M. le Président explique de nouveau l'objet des travaux de la commission; il rappelle les questions déjà résolues en ce qui concerne le payement au poids et par distance, ainsi que la division des marchandises en quatre classes. Quant à la quotité de la taxe, sur laquelle un avis a été émis, et à la désignation des marchandises qui doivent être comprises dans chaque classe, cela lui paraît rentrer dans les mesures administratives dont la commission n'a point à s'occuper : la formation d'un tarif exigerait, en effet, l'examen de plusieurs questions de détail, qu'il serait très-difficile de discuter dans une réunion de la commission.

L'un des membres, tout en partageant l'avis que la perception doit être faite par tonneau de mer et par distance parcourue, désigne quelques marchandises qui ne se prêtent pas à ce mode. Il fait remarquer que le transport des voyageurs n'est pas prévu; que le tarif, dont le maximum serait de *20 centimes* par tonneau et par distance de 5,000 mètres, et qui décroîtrait

de *5 en 5 centimes* pour chacune des autres classes de marchandises, représente à peu près la moitié des tarifs fixés pour les canaux par les lois de 1821 et 1822. Cette réduction lui paraît convenable; mais elle doit être combinée avec l'abaissement des tarifs des canaux de Briare et du Loing, puisque la diminution des taxes sur les autres canaux tend à y ramener la navigation. Il explique les exigences des compagnies propriétaires de ces canaux, et examine quels seraient les moyens coercitifs pour les amener à faire des concessions. L'expropriation ne lui paraît devoir être tentée qu'à la dernière extrémité, et il croit que l'on pourra l'éviter en accordant de justes indemnités pour les concessions qui seraient faites par les compagnies. Celle du canal de Briare est depuis longtemps propriétaire, et son titre paraît très-respectable; mais le canal du Loing, établi dans une rivière navigable, a été aliéné en opposition à tous les principes généraux: néanmoins les propriétaires des actions partagées entre le domaine privé, la Légion d'honneur, les donataires, et quelques autres encore, méritent les plus grands égards; il faudrait au moins leur garantir le revenu actuel (évalué à 6 1/4 pour cent), dans le cas où la diminution des taxes aurait pour effet de l'atténuer. Les réductions ne peuvent être partielles; elles doivent embrasser les lignes qui se font concurrence. S'occupant particulièrement de celles qui ont pour objet l'approvisionnement de Paris, il fait voir que les tarifs des canaux de Bourgogne, du Centre, latéral à la Loire, doivent être mis en rapport avec ceux de Briare et du Loing; mais que là ne doit pas se borner la réduction des taxes, car elle profiterait entièrement à d'autres canaux qui établissent la communication entre divers bassins, ou qui ne sont que le prolongement des lignes navigables que l'on vient de désigner. De ce nombre sont les canaux du Rhône au Rhin et de Roanne à Digoin. Il se propose de soumettre un projet qui réduirait les taxes sur toutes ces voies navigables, en assurant une juste indemnité aux compagnies. Ce plan, en dispensant de recourir à l'expropriation, garantirait néanmoins les intérêts de toutes ces voies navigables, jusqu'à l'époque probable où doivent se terminer l'amortissement et le remboursement complet des capitaux empruntés par l'Etat.

M. le Président fait remarquer que le développement de ce plan lui paraît prématuré; que l'idée première repose sur des sacrifices que s'imposerait l'État, et qu'il serait peut-être possible de les éviter si l'on trouvait dans les actes de concession des motifs suffisants pour faire réformer les tarifs.

Il demande à la commission si elle veut suivre, dans la discussion, l'ordre des idées établi dans les questions posées précédemment, ou bien si elle veut dès à présent passer à l'examen du nouveau projet dont on vient de l'entretenir.

Un membre fait remarquer que, quel que soit le résultat de l'examen du plan dont il s'agit, la commission devra, dans tous les cas, vérifier quelle est la nature des droits de chaque compagnie; et dès lors il croit convenable de s'occuper immédiatement de cet examen.

Le Gouvernement doit, selon lui, trouver un moyen de faire rendre justice aux contribuables, de les mettre en garde contre les exigences déplacées des compagnies; et ceci lui fait sentir la nécessité de rechercher si les perceptions qu'elles effectuent sont légales.

econde question
ée dans l'arrêté
istériel.

On demeure d'accord que le projet dont il a été question sera imprimé, et que son auteur le fera distribuer aux membres de la commission. On passe à l'examen des questions posées dans l'arrêté ministériel, et on s'occupe de savoir d'abord si «les modifications qui paraissent «apportées aux tarifs originaires des canaux de Briare, du Loing et d'Orléans, ainsi que les «perceptions y établies par assimilation, sont régulières et légales.»

odifications faites
arif.

Un membre exprime l'opinion que l'illégalité de la perception pourra être prouvée pour plusieurs articles, et que les assimilations ont été mal faites. La houille, par exemple, n'est point dénommée au tarif primitif, et ce n'est que par des prétentions erronées de ce tarif que la compagnie se prétend autorisée à l'imposer au poids, comme les marchandises encombrantes de première classe.

M. le Président dit qu'il s'agit de discuter la question en ce qui concerne le canal de Briare, et il fait donner lecture de la partie de la note du 9 janvier qui se rapporte à ce canal, et ensuite des lettres patentes de 1642 et du tarif qui y est annexé.

Un membre ne voit pas comment on peut contester aux compagnies le droit de réduire leurs tarifs; il pense que, si les perceptions sont illégales, ce sont les tribunaux qui doivent en juger, et il conclut de ce concours de difficultés qu'il est essentiel d'arriver à une transaction.

Un autre fait observer que, si la perception est illégale, le Gouvernement peut toujours signifier à la compagnie qu'elle ait à la faire cesser immédiatement.

Un autre fait sentir l'inconvénient qu'il y aurait d'user, dans certains cas, du droit d'empêcher la compagnie de faire des travaux d'amélioration; que ces travaux sont maintenant fort avancés sur les canaux de Briare et du Loing; qu'ils ont principalement consisté à élargir les écluses, qui n'avaient que 4 mètres 40 centimètres, ce qui ne permettait pas d'admettre dans le canal de Briare des bateaux aussi grands que dans les canaux du Centre et latéral à la Loire, dont les écluses ont 5 mètres 20 centimètres de largeur. C'est donc une amélioration réelle dans l'intérêt du commerce, puisqu'il ne sera plus obligé à des transbordements fort coûteux.

Un autre membre dit que, lorsqu'on a indiqué comme moyen de ramener les compagnies à des conditions raisonnables la faculté de les empêcher de faire des travaux sans le consentement du Gouvernement, on a bien pensé qu'il fallait user de ce droit avec réserve; et il reconnaît qu'aujourd'hui les travaux sont trop avancés pour qu'il y ait opportunité à retirer les permissions qui ont été accordées.

Un membre explique que, le tarif des marchandises qui payent au poids étant de 8 francs par 1,000 kilogrammes sur le canal de Briare, un bateau qui porte 50 tonneaux de charbon pourrait être imposé à un droit de 400 francs; que ce droit, hors de toute proportion avec la valeur de la marchandise transportée, a été réduit par la compagnie à 33 francs; que seulement elle s'est réservé de percevoir comme équivalent du prix de l'eau dépensée au-dessus du tirant d'eau ordinaire, qui est de 24 pouces, une surtaxe de 5 francs par pouce d'excédant, laquelle a été réduite depuis à 3 francs. Il pense que la taxe devrait être égale pour tous les pouces d'enfoncement, soit au-dessus, soit au-dessous de 24 pouces.

M. le Président, après avoir rappelé que la compagnie, qui a perçu d'après un tarif

exorbitant, a fait néanmoins des transactions avec quelques particuliers, pose ainsi la question :

« La compagnie est-elle dans les conditions de son tarif, et, en admettant qu'elle eût le « droit de le réduire, pouvait-elle le mettre en perception sans avoir fait légaliser la réduc- « tion ? » Question spe au canal de Bri

Un membre émet l'avis que les tarifs n'ont rien déterminé à l'égard des houilles, et un autre, en appuyant cette opinion, soutient que la houille n'est point comprise dans les marchandises au poids, et que la compagnie a fait un tarif arbitraire.

Cette opinion est combattue par un autre membre, qui pense que le tarif pour les marchandises au poids s'applique au fer, à la houille, enfin à toutes les marchandises non dénommées dans les autres articles.

Un autre membre cite vingt marchandises imposées par assimilation, bien que le tarif n'autorise point ce mode de perception.

Un autre pense que ces assimilations sont régulières, si, en définitive, la taxe est inférieure à ce que la compagnie avait le droit de prétendre.

M. le Président explique de nouveau qu'il n'est point douteux que les compagnies sont sorties des conditions de leur tarif, ce qu'elles ne pouvaient faire sans l'autorisation du Gouvernement.

Un membre pense que les compagnies peuvent bien baisser leur tarif, mais non sans l'assentiment du Gouvernement, ne fût-ce que sous le rapport de la police de la navigation.

Un autre demande ce que l'on gagnerait à rentrer dans le tarif primitif, puisqu'il est plus élevé, et il ne voit pas dès lors l'utilité de contester le tarif actuel.

Un autre pose ainsi une question générale :

« Est-il vrai que l'État doive toujours et a jamais respecter le tarif existant ? »

Il penche pour l'affirmative et fait sentir combien il serait difficile de contester à la compagnie du canal de Briare un droit acquis par deux cents ans de jouissance.

Un membre pense qu'il faut rester dans les termes du tarif ou transiger, que la compagnie peut abaisser le tarif ; mais il se demande si elle peut le relever. Il explique ainsi la division du tarif : toutes les marchandises susceptibles d'être comptées y sont dénommées et imposées au nombre ; les autres sont imposées au poids et sont subdivisées en deux classes : les marchandises encombrantes et les marchandises non encombrantes. Ces classes comprennent tout ce qui est susceptible d'être imposé au poids, et par conséquent la houille. La compagnie a donc pu faire des réductions ; mais, à son avis, il faut que le Gouvernement constate l'abaissement des tarifs

Un autre membre insiste sur cette dernière pensée, et dit qu'il faut un tarif arrêté, légal, et dont l'application soit uniforme pour tous les contribuables.

Un autre revient sur l'obligation où est l'État de respecter le tarif existant ; mais en même temps il lui reconnaît le droit d'intervenir dans toutes les modifications de tarif, non-seulement par mesure de police, mais dans un intérêt public. Dans l'origine, la compagnie a si bien senti

qu'elle ne pouvait changer son tarif sans l'intervention de la puissance publique, qu'en 1642 elle a sollicité de nouvelles lettres patentes pour modifier celles de 1638.

En 1642, dit un autre membre, il ne s'agissait pas, pour la compagnie, de simples réductions ; elle devait cesser de fournir les moyens de transport, et alors il fallait établir d'autres conditions, puisque dans l'origine une partie de la taxe représentait un péage, et l'autre le prix service rendu.

Rappelant les principes, un autre membre expose que, lorsque l'État a concédé, même à tort, une partie du domaine public, il ne peut revenir sur cette concession que moyennant une indemnité. La véritable question, qui donne à l'État le droit d'intervenir, repose donc dans son droit de police, qui ne doit pas être une simple formalité d'enregistrement. Il est d'autant plus nécessaire de discuter cette question qu'elle concerne d'autres intérêts.

Un autre membre fait observer que, pour bien comprendre le tarif annexé aux lettres patentes de 1642, il faut les rapprocher de celles de 1638. Dans ces dernières, les articles sont plus développés : on y trouve dénommées les marchandises imposées au poids, le fer, le cuivre, etc.; mais il n'y est nullement question de houille, et cela devait être, puisque ce combustible ne circulait pas alors sur le canal. Il en conclut que la houille n'est pas imposée par le tarif, et que la compagnie ne pouvait établir une taxe sur cette matière, ni par assimilation, ni par une application arbitraire de la taxe déterminée pour certaines marchandises imposées au poids.

Quelques explications ont lieu sur la manière de poser la question résultant de la discussion qui précède; elle est définitivement mise aux voix par M. le Président, en ces termes :

Formalité à remplir par les compagnies pour abaisser leurs tarifs.

« Une compagnie concessionnaire d'un canal peut-elle abaisser son tarif sans avoir mis le « Gouvernement en demeure d'exercer son droit de police à cet égard? »

Sept membres pensent qu'elle ne le peut point, et le huitième est d'avis qu'elle n'est tenue à aucune formalité pour renoncer à la perception d'un droit qui lui est dévolu

Une discussion s'engage sur l'exercice du droit de police et sur les effets qu'il doit principalement avoir.

Un membre expose que ce droit de police doit consister à empêcher que les tarifs soient relevés après un premier abaissement; à faire que tous les contribuables soient traités de la même manière; enfin, à prévenir les perturbations que les variations inconsidérées des tarifs pourraient produire dans le commerce.

Un autre membre développe les mêmes idées, et un troisième pense que, lorsqu'une diminution a été faite, elle doit subsister jusqu'à ce qu'une autorisation du Gouvernement permette de la faire cesser.

Un membre insiste sur les inconvénients qui résulteraient du droit que s'arrogeraient les compagnies de relever les tarifs qu'elles auraient abaissés : les principaux seraient d'amener des perturbations dans l'industrie, de changer quelquefois la valeur des immeubles, d'établir une concurrence fâcheuse avec les voitures de terre, les chemins de fer et les transports par eau.

D'après ces explications, on reconnaît l'utilité du droit de police, les bons effets qui peuvent

en résulter, et l'importance que doit y attacher le Gouvernement dans l'intérêt des contribuables et de la libre circulation des marchandises par toutes les voies ouvertes au commerce.

Un membre donne des explications sur l'intérêt que peut avoir une compagnie à réduire les tarifs pour ramener la navigation sur son canal, et à les relever ensuite, après que ce but a été atteint.

Un autre émet l'opinion que, lorsque l'abaissement a été consenti, la compagnie doit au moins le maintenir pendant un an.

Bien que la question n'ait pas été mise aux voix, la commission paraît unanimement d'avis que, dans le cas où un tarif aura été abaissé, il ne pourra être relevé qu'avec l'autorisation du Gouvernement : néanmoins elle se réserve d'examiner plus amplement ce qui se rattache à cette question, et elle s'ajourne au jour qui sera ultérieurement indiqué.

La compagn a abaissé un ta peut le relever gré.

CINQUIÈME SÉANCE.

(8 janvier 1840.)

Le huit du mois de janvier mil huit cent quarante, la commission s'est réunie dans l'une des salles du ministère des finances : tous les membres sont présents.

Il est donné lecture du procès-verbal de la dernière séance, dont la rédaction est adoptée.

M. le Président rappelle quel a été l'objet des recherches relatives aux titres de concession et aux tarifs du canal de Briare, et il propose de se livrer à un semblable examen pour les canaux d'Orléans et du Loing.

Il fait remarquer qu'il existe cette différence entre les deux lignes, que le canal du Loing a été construit en partie dans le lit d'une rivière navigable, tandis que le canal de Briare est une ligne de navigation totalement artificielle.

Un membre fait observer que le Loing était réellement un petit ruisseau plutôt qu'une rivière navigable ; que, si la canalisation n'avait pas eu lieu depuis longtemps, il aurait fallu la faire aujourd'hui ou renoncer à toute navigation.

M. le Président explique qu'il ne s'agit point de déterminer quelle facilité le Loing pouvait offrir à la navigation, mais que la question est celle-ci : « L'État, qui a aliéné à tout jamais « une rivière navigable, peut-il rentrer dans cette propriété ? »

Question co nant le canal Loing.

Un membre pense que l'État pourrait se mettre en possession à titre de retrait et non par expropriation. Le retrait serait une simple affaire administrative, tandis que l'expropriation n'est pas organisée pour le cas où le Gouvernement doit rentrer dans une voie navigable.

Un autre croit que la loi du 7 juillet 1833 devrait s'appliquer aux rivières et aux canaux comme aux immeubles, et qu'il serait même plus facile d'évaluer, par exemple, la propriété d'une rivière canalisée, que celle d'une maison ou de toute autre propriété immobilière.

Il vaudrait mieux, dit un autre, désintéresser les compagnies, en leur accordant une juste

indemnité, et en rachetant les actions au cours du jour, ou au cours moyen d'un certain temps écoulé, que de procéder par voie d'expropriation.

Quelques observations sont échangées à cet égard; elles ont principalement pour objet de faire sentir la différence qui existe entre un canal creusé de main d'homme et une rivière canalisée, et d'établir combien le mode de l'indemnité serait préférable à tout autre.

A ce sujet, un membre demande quelle serait la voie ouverte pour exercer le retrait; il cherche en vain des précédents qui puissent offrir quelque analogie avec la question dont on s'occupe, et, quoiqu'on lui cite pour exemple l'aliénation d'une partie des eaux destinées à alimenter une usine, la suppression d'un moulin ou de tout autre établissement sur un cours d'eau, il persiste dans son opinion, et dit que l'on trouverait peut-être une analogie plus directe dans la loi du 14 ventôse an VII, relative aux domaines engagés, si la période dans laquelle cette loi devait avoir son cours n'était expirée. Au surplus, il reconnaît qu'il s'agit ici du domaine public, et qu'alors l'analogie n'est pas complète.

Un autre membre, en partant de ce principe que les rivières sont inaliénables, pense que le droit du Gouvernement est de rétablir les choses dans l'état primitif; de priver le canal d'eau, et de faire qu'elle suive son cours ordinaire. Mais alors la compagnie serait dans son droit en disant : Je ne m'oppose point à la reprise de l'eau, et je garde mes constructions. Lorsque le sacrifice d'une usine est exigé pour cause d'utilité publique, on peut, sans doute, retirer les eaux; mais il y a ici une différence essentielle avec la concession d'un canal, ou plutôt d'une rivière canalisée, concession qui a été faite dans un but d'utilité publique, et non dans un intérêt privé. Les travaux exécutés offrent un avantage réel, tout le monde est appelé à en jouir, et dans ce cas peut-on dire qu'il y a eu aliénation du domaine public? Quelle que soit la solution de cette question, il semble que l'intérêt de la compagnie lui fait une loi de consentir à des réductions, et qu'alors il est moins essentiel de résoudre la question de principe.

Un autre membre explique dans quel cas il serait disposé à se ranger à l'opinion précédente. Toutefois il établit une différence entre les concessions à temps et les concessions à perpétuité. Dans ce dernier cas, le retrait lui paraît possible et bien préférable à l'expropriation.

M. le Président ne voit pas l'utilité d'établir une distinction basée sur la durée de la concession; il regarde comme un principe général que, dans une concession temporaire ou perpétuelle, l'État peut toujours, moyennant indemnité, s'il y a lieu, rentrer dans la jouissance d'un objet dépendant du domaine public.

A propos des canaux d'Orléans et du Loing, un membre cite un document législatif de l'an V, le rapport de M. Guyton de Morveau, dans lequel il est établi que le Gouvernement est rentré en possession du canal du Loing à tous les titres, soit comme propriété d'émigrés, soit comme domaine, soit comme concession à perpétuité.

De diverses opérations faites successivement par trois ou quatre membres, il résulte que le Gouvernement a plusieurs moyens à faire valoir pour rentrer en possession du canal du Loing; qu'il faut établir une distinction entre les parties du canal qui empruntent le lit de la rivière naturellement navigable, et les parties latérales; que la rivière forme le principal, et les

parties latérales l'accessoire. Pour celles-ci, il y aurait lieu à expropriation, et, pour les autres, à un simple retrait.

Il est donné lecture du paragraphe de la note du 9 janvier, qui concerne particulièrement les canaux d'Orléans et du Loing, ainsi que du décret du 16 mars 1810, dans lequel a été réservée la révision des tarifs en 1840.

La commission se livre à l'examen de l'article 8 de ce décret, afin de savoir quel est le véritable sens des termes suivants : « Il ne sera rien changé à ces tarifs avant l'expiration de trente « années, époque à laquelle ils pourront être revisés et augmentés, s'il y a lieu. »

Un membre émet l'opinion que cette révision peut avoir lieu sans qu'il s'ensuive nécessairement un augment ation.

Un autre fait connaître que cette question s'est déjà présentée devant la commission de la Chambre des Députés chargée d'examiner le projet de loi relatif au canal latéral à la Garonne. Il s'agissait alors d'interpréter l'article 9 du décret du 10 mars 1810, concernant le canal du Midi, et conçu dans des termes absolument identiques avec ceux du décret qui se rapporte au canal du Loing. Cette commission a pensé qu'il y avait dans la rédaction de l'article deux parties distinctes : la révision, en termes généraux, qui pouvait s'appliquer aussi bien à une réduction qu'à une augmentation ; et le droit pour la compagnie de réclamer cette augmentation, si les revenus du canal s'étaient affaiblis et ne répondaient plus aux vues du donateur.

Plusieurs membres partagent aussi cette opinion que la révision ne doit pas avoir nécessairement pour objet une augmentation. D'autres expliquent et interprètent la rédaction. L'un d'eux fait remarquer que, s'il y avait du doute, il faudrait se rappeler que l'Empereur a disposé à titre gratuit, et que par conséquent la propriété du canal n'exige pas les mêmes ménagements qu'une propriété ordinaire. Enfin un membre voit bien, dans le texte de l'article 8, deux facultés distinctes ; mais il pense que l'esprit de la rédaction est que la révision aura pour objet de remonter le revenu, s'il se trouve affaibli par suite des différences qui pourraient être survenues dans les rapports entre la valeur de l'argent et le prix du travail d'une part, et celui des denrées d'autre part.

La question est posée en ces termes :

« La révision dont il est question dans l'article 8 du décret du 16 mars 1810, concernant les « canaux d'Orléans et du Loing, peut-elle s'appliquer à une diminution des tarifs ? » Révision de du canal du L

Neuf voix se prononcent pour l'affirmative et une pour la négative.

Un membre pense qu'il est essentiel de signaler à l'attention du ministre la concurrence illégale que la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing a faite à celle du canal de Briare, en accordant des immunités aux mariniers qui consentaient à descendre la Loire jusqu'à l'embouchure de leur canal, et évitaient ainsi d'entrer dans celui de Briare.

Un autre membre croit qu'il convient aussi de signaler cette irrégularité d'un tarif créé par un arrêté du préfet du Loiret, en date du 18 pluviôse an IX, pour les bateaux qui excèdent vingt-trois mètres de longueur. Bien qu'une lettre du conseiller d'État qui était chargé, à cette

époque, de l'administration des ponts et chaussées, ait fait connaître que cet arrêté avait reçu l'approbation du ministre de l'intérieur, il n'en est pas moins irrégulier dans sa forme, et on peut exiger la suppression d'une surtaxe que ne pouvait créer l'autorité administrative.

On passe à la troisième question posée dans l'arrêté ministériel qui a institué la commission; elle est ainsi conçue :

roisième question
ée par l'arrêté mi-
ériel.

« Comment les tarifs des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, pourraient-ils être défini-« tivement fixés pour satisfaire aux réclamations du commerce, et établir l'équilibre avec la ligne « de navigation par la Saône, le canal de Bourgogne et l'Yonne ? »

-ductions à opérer
s les tarifs des ca-
x de Briare, d'Or-
ıs et du Loing.

Un membre fait quelques observations sur les tarifs des diverses lignes de navigation qui concourent à l'approvisionnement de Paris et mettent en communication le bassin de la Seine avec ceux de la Loire et du Rhône. D'un côté, cette communication existe par la Saône, le canal de Bourgogne, l'Yonne et la Seine; de l'autre, par le canal du Centre, la Loire ou le canal latéral, les canaux de Briare et du Loing, et la Seine; enfin, par le canal du Centre, la Loire, le canal du Nivernais, l'Yonne et la Seine. La navigation sera plus ou moins coûteuse et facile par chacune de ces voies; et il ne croit pas que l'on puisse rétablir complétement l'équilibre des taxes.

Un autre explique que l'on doit entendre, par le mot *équilibre,* des tarifs égaux sur les lignes rivales; mais non pas l'égalité des droits à payer pour tout le parcours.

Un autre fait voir la différence qui existe entre la navigation sur la Loire et celle qui a lieu par le canal latéral : la première est seulement descendante, et entraîne de grands frais pour la construction de bateaux qui ne font qu'un voyage; la seconde créera une véritable marine : on construira des bateaux solides, qui serviront, pendant plusieurs années, tant à la remonte qu'à la descente, et qui pourront remonter jusqu'à Roanne.

M. le Président rappelle la question : il croit utile d'examiner la situation particulière de chacun des canaux compris dans les différentes lignes, et les moyens que le Gouvernement peut employer pour y ramener à peu près l'uniformité des taxes.

D'après les observations qui sont échangées à cet égard, il demeure bien entendu que l'équilibre que l'on cherche à établir entre les tarifs ne doit pas avoir pour effet d'égaliser la somme d'impôt à payer comme droit de navigation pour tout le parcours de chaque ligne.

Un membre expose comment la commission a été saisie de la question. Il rappelle l'origine des réclamations et les difficultés opposées à de larges réductions par les compagnies des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing. Ces canaux étant des propriétés particulières, quels moyens doit-on employer pour vaincre la résistance des compagnies? La commission en a reconnu plusieurs : l'exercice du droit de police, l'illégalité de certaines perceptions, la faculté de reviser le tarif du canal du Loing en 1840. Ainsi le Gouvernement n'est pas désarmé : il suffit donc de rechercher les changements que doivent subir les tarifs de ces trois canaux; on verra ensuite ce qu'il faut faire pour les autres. Il voudrait qu'on examinât quelles sont les réductions de taxe que réclament les mariniers qui naviguent sur ces canaux, et quel doit être le tarif pour donner satisfaction au commerce.

Un autre membre fait observer qu'il ne s'agit point précisément de la quotité des tarifs, dont le chiffre devra être déterminé par l'administration ; la question est de savoir comment on parviendra à les réduire. Il pense, en conséquence, que l'on doit profiter pour chaque canal des avantages qu'offrent leur situation vis-à-vis de l'État et les engagements pris par le Gouvernement envers les compagnies.

Un autre membre pense que le Gouvernement a des moyens d'action assez certains pour le canal du Loing, mais que sa position est plus difficile avec le canal de Briare ; cependant on pourra tirer parti de la taxe irrégulièrement établie sur la houille, et des modifications et assimilations faites par la compagnie sans le concours de l'autorité publique.

M. le Président fait remarquer que, là où la compagnie est sortie de son tarif, on peut et on doit l'y ramener ; mais que, si elle n'y consent pas, il faudra recourir à des moyens coercitifs, et il croit devoir poser la question en ces termes :

« Si la compagnie n'entre pas dans les vues du Gouvernement, a-t-on le droit de recourir à « l'expropriation ? »

Un membre est d'avis que le droit d'expropriation est dans la Charte ; qu'on peut l'invoquer comme principe général, mais qu'il y a une loi à faire sur l'expropriation pour ce cas particulier.

Un autre ne partage point cette opinion. La loi du 7 juillet 1833 lui paraît générale ; elle peut être appliquée aux canaux comme aux autres propriétés.

Après quelques explications sur la manière d'entendre et de poser la question, il est décidé à l'unanimité que « la commission reconnaît que le Gouvernement peut user, à l'égard des « compagnies, du droit d'expropriation pour cause d'utilité publique. » Expropriation cause d'utilité blique.

Un membre explique comment il serait facile de faire une loi qui réglerait, dans ce cas particulier, le mode d'expropriation. Il pense qu'une modification à celle de 1833, ou une simple addition au projet qui paraît devoir être présenté aux Chambres pour compléter cette loi, atteindrait le but que l'on se propose.

Avant de s'ajourner, la commission entend la lecture qui lui est faite par l'un de ses membres du projet de loi qu'il a fait imprimer et distribuer à ses collègues. Cette lecture est accompagnée de quelques explications, pour faire entendre le but et la portée des dispositions contenues dans les divers articles. Il explique, à ce sujet, le point pratique de la question, et fait connaître qu'il s'est mis en rapport avec les hommes spéciaux et intéressés dans les compagnies des canaux ; que l'ensemble du projet a leur assentiment ; que seulement ils veulent que le maximum des taxes ait pour limite les tarifs de 1821 et 1822, tandis que lui voudrait que l'on ne dépassât pas les tarifs des canaux du Nord, et que, pendant une période de douze ans, les tarifs, une fois abaissés, ne pussent être relevés.

L'insertion du projet au procès-verbal est ajournée jusqu'à l'époque où la commission pourra en entamer la discussion.

La prochaine séance est indiquée pour le dimanche 19 de ce mois à trois heures.

SIXIÈME SÉANCE.

(19 janvier 1840.)

Le dix-neuf du mois de janvier mil huit cent quarante, la commission s'est réunie de nouveau. Tous les membres sont présents.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

Celui des membres qui avait commencé le développement d'un plan ayant pour objet d'arriver à la solution de la question avec les compagnies continue l'exposé de son système, et, pour mieux faire sentir toute l'importance de la question, lit un extrait du rapport que M. Gouin a présenté, le 29 juin 1839, à la Chambre des Députés, sur le budget de 1840. L'opinion qui domine dans la Chambre est, dit-il, favorable à la location des canaux, et ce projet sera généralement bien accueilli.

Un autre membre fait remarquer que l'extrait du rapport qee l'on vient de lire exprime bien l'opinion du rapporteur; mais il ne pense pas que la commission du budget ait été appelée à délibérer sur cette question.

Un autre membre fait ressortir la difficulté qui existe dans une communauté d'intérêts entre le Gouvernement et des particuliers, qui peuvent arrêter toutes les améliorations par une force d'inertie ou par une volonté ferme de maintenir les tarifs existants. Il regarde le projet comme un moyen transitoire pour le Gouvernement de rentrer dans la propriété des canaux; but vers lequel il doit tendre, car lui seul doit être possesseur de toutes les voies publiques.

La diversité qui existe dans les tarifs et dans le mode de perception est une chose très-fâcheuse. La compagnie qui prendrait les canaux en ferme ferait cesser cet inconvénient et rétablirait l'unité, ce qui faciliterait le moyen de revenir plus tard à un système uniforme.

Quelque sérieuse que soit la difficulté, dit M. le Président, on ne peut méconnaître qu'elle existe, et que la question qu'il s'agit de résoudre est celle-ci :

Peut-on imposer tarif aux compagnies?

«Le Gouvernement peut-il imposer un tarif aux compagnies propriétaires?»

Un membre explique que le Gouvernement ne peut pas modifier les tarifs des canaux exécutés par voie d'emprunt, à cause des conditions formelles des cahiers des charges.

Un autre reconnaît qu'il ne serait pas possible d'imposer un tarif au canal de Briare; mais on pourrait du moins obliger la compagnie à rentrer dans les termes du tarif primitif, tel qu'il a été réglé par les lettres patentes de 1642.

Un membre rappelle les moyens coercitifs que l'on peut employer contre les compagnies des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing; il dit qu'on pourrait amener à composition celle du canal de Roanne à Digoin, en maintenant le tarif entier du canal latéral à la Loire pour les provenances de ce dernier canal, en réduisant fortement ce tarif pour les autres provenances, et en construisant une voie pour faciliter la communication du canal latéral avec la Loire. Les chances d'augmentation dans le revenu net détermineraient les compagnies

à se prêter à des transactions, puisque sans cela elles resteraient toujours sous le coup de la crainte d'une expropriation.

M. le Président met en doute si l'on doit s'occuper des transactions à passer avec les compagnies. La commission n'est point saisie de cette question : peut-on même la traiter sous la forme de conseil, en engageant le Gouvernement à négocier sur telle ou telle base? Peut-on lui proposer un tel expédient, lors même qu'il offrirait quelque avantage?

Un membre parle sur la marche à suivre dans la délibération : l'objet de la réunion de la commission est d'égaliser le plus possible les tarifs, et d'indiquer les moyens de vaincre les obstacles que peuvent opposer les compagnies. Après avoir arrêté la base des taxes, on pourrait établir une négociation avec les compagnies, et ce serait peut-être le moyen d'arriver au but que l'on se propose d'atteindre. Mais il faut d'abord remarquer deux choses bien distinctes dans le projet qui a été présenté : la première a pour objet d'arriver à l'uniformité des tarifs, en assurant néanmoins un revenu suffisant; la seconde se rapporte à l'achèvement et à l'entretien des canaux, qui seraient donnés à forfait aux fermiers. Cette dernière partie est indépendante de la première, et on pourrait s'occuper d'abord de celle-ci.

Le fond de la question, dit un autre membre, consiste à réglementer les tarifs; mais l'uniformité n'est point essentielle : c'est la disproportion des taxes qui gêne la circulation. Il voudrait que l'on fît sur les tarifs des quatre canaux un relevé des articles exagérés, et que l'on indiquât quelles seraient les réductions nécessaires pour que le commerce pût soutenir la concurrence. Cette première base servirait à asseoir les idées pour les arrangements que l'on proposerait aux compagnies; on userait ensuite de tous les moyens d'influence légitime pour les amener à composition. Ces moyens sont puissants : les modifications sur le canal latéral à la Loire seraient présentées aux compagnies des canaux de Roanne à Digoin et de Briare, sous la condition qu'elles feraient aussi les réductions qui leur seraient indiquées. Il pense qu'il faudrait, en conséquence, décider quelles sont les modifications à proposer aux propriétaires des canaux de Roanne, de Briare, du Loing et d'Orléans.

Un autre membre croit que, sans arrêter le principe de la négociation, on peut agir d'une manière hypothétique. Il revient sur les deux parties distinctes que l'on a cru remarquer dans son projet, et, tout en reconnaissant l'exactitude de cette division, il croit cependant qu'il est mieux de les lier, parce que l'une aidera à la solution de l'autre. En effet, les compagnies propriétaires seront plus disposées à entrer en arrangement, si elles ont affaire à une compagnie financière, que si elles doivent traiter avec le Gouvernement. Mettez en présence deux compagnies : elles finiront par s'entendre, car elles parviendront à établir la balance de leurs intérêts; tandis qu'elles seront toujours en défiance contre les propositions des agents de l'administration. Le projet suppose qu'il pourra y avoir successivement des abaissements et des accroissements de tarif; c'est là une sorte d'encouragement qui rendra plus facile la surveillance des travaux d'entretien, car les améliorations pourront être récompensées par un surcroît de revenu.

Le membre qui avait établi la division entre les deux parties du projet reconnaît qu'il y a une sorte de connexité; cependant il persiste à penser qu'il y a deux choses réellement dis-

tinctes dans ce projet, et que, quelle que soit l'influence que l'on puisse atteindre d'une compagnie qui aurait pris la ferme des canaux, il n'en faut pas moins discuter le principe des tarifs.

La question principale, dit M. le Président, est de savoir si l'on consentira à une garantie d'intérêt pour obtenir une réduction des taxes; mais il faudrait toujours déterminer l'abaissement des tarifs sur chaque ligne navigable.

Quelle que soit la décision que l'on prendra, dit un membre, sur les réductions à faire aux tarifs pour établir une juste concurrence entre les diverses lignes du bassin de la Loire, il sera toujours nécessaire d'arrêter le point réel de la limite des tarifs en maximum et en minimum : l'on pourrait dès lors comparer le coût des deux lignes de navigation par lesquelles se font les arrivages de Saint-Quentin à Paris et de Saint-Étienne à Paris, et chercher dans ces deux résultats la limite dont il est question.

Un autre membre rappelle que l'on a déjà adopté dans les précédentes séances un mode simple : les tarifs doivent être uniformes, divisés par classe; le chiffre n'en a pas été déterminé, mais il paraissait que l'on voulait arriver à des tarifs semblables et même à une égalité de taxes pour des parcours égaux. Il pense donc que la question est celle-ci : « Les tarifs des « droits de navigation doivent-ils être égaux par distance? » Cette question ne paraît pas résolue, et c'est cependant le point essentiel.

Un membre exprime l'opinion que les tarifs doivent être uniformes pour des distances égales.

Un autre membre revient sur les explications qu'il a données dans la dernière séance, touchant l'équilibre et l'uniformité des tarifs. L'État doit sans doute exercer son influence pour qu'on arrive à ce résultat, mais il y aura toujours des inégalités résultant d'une plus grande distance à parcourir ou du prix du fret : ce prix est très-variable, tant à cause des difficultés et accidents de la navigation qu'à cause du plus ou moins de ressources qu'offre la marine sur les différentes lignes navigables. On ne pourra donc pas établir l'égalité du prix de revient de la marchandise sur un marché donné, et une concurrence réelle existera toujours, indépendamment de la quotité des taxes. Le tarif proposé dans le projet est peu élevé, et le revenu serait sans doute insuffisant pour couvrir toutes les charges que devrait supporter le fermier.

Un membre, se reportant au procès-verbal des précédentes séances, trouve qu'il a déjà été posé des limites aux tarifs, et que la commission s'est prononcée à cet égard (1).

Il serait convenable, dit un autre membre, de s'occuper d'abord des canaux appartenant au Gouvernement, de passer ensuite aux canaux concédés à perpétuité, puis à ceux dont la concession est temporaire, et enfin aux canaux exécutés par voie d'emprunt. Il y aurait de grandes difficultés à faire agréer pour un canal les réductions admises pour d'autres; difficultés qui s'accroîtraient encore par la différence du coût d'entretien des canaux et du point de perfectionnement auquel ils seront parvenus. Il peut donc se présenter telle circonstance dans laquelle aucun abaissement des tarifs ne sera possible.

---

(1) Voir le procès-verbal de la deuxième séance, p. 153.

Le Gouvernement, dit un autre membre, ne peut modifier de son propre mouvement que le tarif du canal du Centre; des engagements sont pris pour les autres canaux, soit à perpétuité, soit à terme plus ou moins éloigné. Il est donc plus simple de supposer qu'il n'existe aucun tarif, puisqu'il faudra pour tous, un seul excepté, entrer en négociation avec les compagnies, obtenir leur consentement, leur accorder des indemnités, et arriver à l'expropriation, soit de l'usufruit qui leur est assuré, soit de la propriété. Il est bien entendu, toutefois, que l'expropriation ne serait là qu'un moyen extrême.

Il faudrait éviter, dit le membre qui a proposé le projet dont on s'occupe, d'établir des distinctions entre les tarifs; on pourrait examiner la quotité des taxes pour la région de la France qui comprend une grande partie des bassins de la Loire et de la Seine. Dans ses calculs il a cherché à balancer les avantages des divers systèmes de tarif; et, admettant la base de la pesanteur et de la distance, il a eu en vue de ramener l'uniformité sur les diverses lignes. Il est porté à croire que son tarif est bon, quoiqu'on ait objecté qu'il est trop bas : il prend pour terme de comparaison le canal de Saint-Quentin, et propose de le considérer comme régulateur, tout en convenant qu'il est bien difficile de discuter un tarif sans se livrer à des calculs de détail que la commission n'est peut-être pas appelée à entreprendre.

On pourrait déclarer, dit un autre membre, que, sur tous les canaux qui appartiendront au Gouvernement, la commission est d'avis qu'il soit établi un tarif uniforme.

Il ne paraît pas possible à un autre membre de traiter cette question sous un point de vue aussi général. Dans le bassin de la Loire, un seul canal, celui du Centre, appartient à l'État, qui peut à volonté modifier le tarif; d'autres canaux ont été exécutés par voie d'emprunt, et, quoiqu'ils appartiennent aussi à l'État, l'usufruit en est en quelque sorte engagé, et les tarifs ne peuvent être modifiés que du consentement des compagnies soumissionnaires; enfin il existe une troisième classe de canaux qui sont la propriété de compagnies particulières, lesquelles font effectuer la perception. La loi a abaissé le tarif du canal du Centre, en mettant pour condition que ce tarif réduit ne serait appliqué que lorsque les compagnies auraient fait des réductions suffisantes; et cependant il a été impossible de les amener à composition.

La question de savoir, dit un autre membre, si le Gouvernement doit, sur tous les points de la France, établir des tarifs égaux, présente un grand intérêt; car, s'il pouvait faire le bien de tous sans opérer de trop fortes réductions, les compagnies auraient droit à d'autant moins d'indemnités que leur revenu serait maintenant plus près de l'ancien état de choses.

Rappelant la troisième question posée dans l'arrêté ministériel, un membre pense qu'elle se rapporte, en effet, à une région particulière; que l'on pourrait, en conséquence, régler d'abord le chiffre de la réduction à opérer pour le trésor, et discuter ensuite ce que devront faire les compagnies.

Des observations qui sont échangées entre divers membres, il résulte que les compagnies financières exigeront toujours une limite des tarifs; que l'on pourrait faire une exception à l'uniformité là où les tarifs sont déjà très-bas; qu'il serait possible de régler un maximum pour les compagnies particulières, mais que probablement elles ne l'accepteront pas.

D'autres membres contestent cette assertion, et pensent que l'on pourrait obtenir le consentement des compagnies, particulièrement celui des propriétaires du canal de Roanne à Digoin; mais un autre membre regarde comme impossible et injuste de fixer un maximum: ce serait jeter une perturbation dans les intérêts privés et nuire aux travaux d'entretien.

Les canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, dit un membre, sont plus ou moins dans la dépendance du Gouvernement, par les motifs que l'on a rappelés; il serait donc possible d'amener les compagnies à consentir à de justes modifications.

Dans la discussion, dit un autre membre, on s'est fondé particulièrement sur ce que le domaine direct est inaliénable. A cet égard, il faut établir une distinction entre le domaine *direct* et le domaine *utile :* ce dernier peut être aliéné, et la propriété d'un canal, bien que cédée à des particuliers, n'est pas moins exploitée dans l'intérêt de tous et pour un usage commun.

Un membre fait observer que la compagnie du canal de Briare sera forcée de céder par la concurrence du canal du Loing, dont on peut reviser et réduire le tarif en 1840.

Le Gouvernement, selon un autre membre, doit avoir les moyens de forcer les compagnies à faire les réductions reconnues nécessaires : c'est là la base de la loi. La compagnie devra accepter le tarif ou être désintéressée, s'il est trop faible, par de justes indemnités.

Un autre membre insiste sur la difficulté de régler ces indemnités; il ne voit en définitive que le mode d'expropriation.

Celui des membres qui avait proposé le projet croit devoir donner connaissance à la commission des dispositions actuelles des compagnies au sujet des arrangements qui leur avaient été proposés.

La compagnie de Briare ne veut plus réduire son tarif; elle retire les concessions déjà faites par elle. La compagnie du canal de Roanne à Digoin paraît peu disposée à traiter; elle cherche à faire naître des difficultés, et elle soulève plusieurs objections.

D'après les éclaircissements qui viennent d'être donnés, dit M. le Président, il paraît convenable de rechercher par quels moyens les compagnies pourraient être amenées à traiter. La commission se range à cet avis, et, d'après son adhésion, l'un des membres est invité à préparer un projet qui puisse tout à la fois régler les tarifs à imposer aux compagnies, stipuler les indemnités ou compensations qui pourraient leur être accordées, et indiquer les moyens coercitifs dont il serait fait usage avant l'expropriation, pour les amener à consentir aux modifications que l'on avait cru devoir exiger.

La séance est renvoyée au dimanche 26 janvier, à trois heures de relevée.

SEPTIÈME SÉANCE.

(26 janvier 1840.)

Le vingt-six janvier mil huit cent quarante, la commission s'est réunie de nouveau, et tous les membres sont présents, à l'exception de M. Legrand, sous-secrétaire d'État.

Le procès-verbal de la précédente séance est adopté, après que les deux derniers paragraphes en ont été modifiés.

M. le Président donne lecture du plan présenté par celui des membres qui s'était chargé de poser les bases d'un projet; mais l'examen en est ajourné, et il est convenu qu'une copie de ce document sera adressée par le secrétaire à chacun des membres de la commission.

On reprend la discussion sur les moyens, soit de parvenir à l'expropriation de la propriété des canaux, soit de tenir compte du dommage que pourrait faire éprouver aux compagnies une réduction forcée des tarifs.

Un membre dit qu'il faut une sanction à la disposition de la loi qui imposerait un tarif obligatoire aux compagnies, et il propose, à ce sujet, une modification à la loi du 7 juillet 1833 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Un projet étant, dans ce moment, préparé au ministère des travaux publics pour changer quelques parties de cette dernière loi, il pense qu'il serait possible d'y insérer une disposition portant « qu'en cas d'expropria-« tion de droits appartenant à des particuliers sur des canaux ou des chemins de fer, l'utilité « publique serait déclarée par une loi, et qu'un jury de vingt-quatre membres pris mi-partie « dans les deux Chambres, et présidé par le premier président de la cour royale de Paris, « serait appelé à prononcer sur les indemnités réclamées. »

Quelques observations sont faites sur le mot *droits,* inséré dans cette rédaction, et on reconnaît qu'il doit être maintenu à cause des actions de jouissance. Cependant on pense que les compagnies pourraient être désintéressées par une résiliation, sans qu'il fût nécessaire de recourir, dans tous les cas, à une expropriation.

A ce sujet, un membre explique quelle est la nature de l'emprunt spécial qui a été contracté pour l'achèvement de plusieurs canaux. Il a été stipulé un intérêt, un amortissement, une part dans les bénéfices, et la condition que les tarifs ne pourraient être changés qu'avec le concours des compagnies. Ces clauses, insérées dans le cahier des charges, forment un véritable contrat, très-favorable aux prêteurs à cause de l'élévation des intérêts; mais il n'en est pas moins vrai qu'on ne peut diminuer le tarif sans le consentement des compagnies et sans leur causer un préjudice réel, puisque toute réduction pourrait avoir pour effet de ralentir l'amortissement et de rendre moins considérable la quote-part dans les bénéfices éventuels. Il ne peut donc pas y avoir résiliation, comme dans les cas ordinaires : cela se peut d'autant moins que les compagnies financières ont à remplir les obligations qu'elles ont contractées envers des particuliers, ou à leur tenir compte du dommage causé par l'inexécution de quelqu'une des clauses du contrat.

Un membre fait observer que l'on pourrait indiquer le taux moyen des actions de jouissance, pendant les dernières années, comme base de l'indemnité; mais un autre trouve de l'inconvénient dans ce mode, et explique que les actions de jouissance sont dans un petit nombre de mains, et que des opérations de bourse, habilement combinées, peuvent facilement faire varier le cours de ces actions sur la place.

On revient sur la composition de la commission ou du jury qui devrait prononcer sur les indemnités que réclameraient les compagnies. Diverses combinaisons sont proposées pour arriver à la formation d'une liste du jury, de laquelle serait extrait, par le sort ou par désignation, le jury définitif. Les uns font voir les inconvénients qu'il y aurait à désigner des membres

des deux Chambres; d'autres insistent sur les garanties qu'offriraient des hommes désignés par les corps de notaires, d'avoués, etc.; d'autres enfin pensent que ce jury pourrait être choisi dans certaines classes de la société, soit par les tribunaux, soit par les conseils généraux.

Un membre voudrait que l'on chargeât la cour des comptes de vérifier les revenus bruts et nets des canaux, ainsi que la valeur des actions de jouissance, d'après les documents que seraient tenues de fournir les compagnies, ou bien que l'on fît régler par les tribunaux, sur l'avis d'experts, les indemnités de dommage. Il pense que ce dernier mode serait préférable à une fixation par jury.

De nouvelles combinaisons sont présentées pour la formation du jury, et on paraît s'arrêter à l'idée de le composer des membres que désigneraient les conseils généraux dans des classes indiquées par la loi, telles que celles des magistrats, des anciens notaires, des grands propriétaires, des architectes ou ingénieurs civils. Toutefois les opinions ne paraissent pas assez formées. Un membre se charge de préparer une rédaction, pour déterminer la formation de la liste du jury, la manière d'en extraire le jury qui devrait prononcer, les exclusions légales, les récusations par les parties, l'adjonction des jurés supplémentaires, et la durée de la liste pour un certain nombre d'années.

Afin d'éclairer les opinions sur ces divers objets, M. le Président donne lecture des dispositions principales de la loi du 7 juillet 1833.

La séance est renvoyée au dimanche 2 février 1840, à trois heures de relevée.

HUITIÈME SÉANCE.

(2 février 1840.)

Le deux février mil huit cent quarante, la commission s'est réunie dans le lieu ordinaire de ses séances. Tous les membres sont présents, à l'exception de M. Baude, conseiller d'État.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

M. le Président donne lecture d'un projet de lettre à M. le Ministre des finances, préparé par l'un des membres de la commission, ainsi que de deux notes qui y seraient annexées, et ayant pour objet d'engager M. le Ministre des travaux publics à faire insérer, dans un projet de loi sur l'expropriation forcée, des dispositions applicables aux canaux et voies navigables, tant pour le cas où il y a eu concession à perpétuité que pour celui où il s'agit de déposséder une compagnie de la jouissance d'un tarif ou de tous autres droits éventuels qui lui ont été accordés pour un temps limité.

Quelques observations sont échangées sur la partie de la seconde note qui propose de choisir un jury pris dans les deux Chambres, tandis que dans la dernière séance on avait reconnu l'inconvénient qu'il y aurait de désigner des membres des Chambres, agissant en cette qualité, pour prononcer sur des intérêts privés.

Un membre rappelle la mission de la commission, qui doit s'occuper des canaux, des tarifs à appliquer à ces voies navigables, des moyens d'obliger les compagnies à s'y conformer, et non

pas d'organiser l'expropriation. Il reconnaît que la loi de 1833 est inapplicable à l'expropriation des canaux, mais il pense qu'il suffit de le faire connaître au ministre, et qu'il n'est pas nécessaire de formuler une proposition formelle.

Un autre voit, dans les indications qui seront données au ministre, un moyen d'accélérer la marche de l'affaire.

M. le Président explique que l'on restreint trop la mission qui a été confiée à la commission : dès qu'elle aperçoit des obstacles, elle doit chercher à les lever, de quelque côté qu'ils se présentent, et prévoir le cas où il faudrait recourir à une mesure d'intérêt général. Cette mesure, c'est l'expropriation, et, puisqu'elle n'est point organisée pour le cas dont il s'agit, il n'y a pas d'inconvénient d'indiquer au ministre la nécessité de se livrer à l'examen de ces questions, comme moyen d'arriver au but. Deux modes se présentent : soit une simple indication de la difficulté, soit un projet complet. Le premier mode paraît préférable, puisque, dès que l'attention sera appelée sur cet objet, le ministère des travaux publics et la commission de législation du conseil d'État pourront facilement compléter le projet de loi qu'ils préparent.

Un membre désire que la lettre pose les bases sans formuler précisément un projet.

Un autre dit que la commission qui s'occupe de la loi d'expropriation ne voudrait avoir recours à ce mode exceptionnel que comme dernière ressource, et qu'après que l'on aurait essayé d'une indemnité de dommage.

Un autre membre compare les deux systèmes, et fait sentir que le règlement d'une indemnité de dommage entraînera toujours des contestations, qui ne pourront être terminées que par l'expropriation, soit du droit contesté, soit de la propriété.

A la suite de diverses opinions émises sur l'utilité de discuter les deux systèmes, ou bien de faire une simple proposition, ou enfin d'indiquer seulement les bases sans formuler les articles, M. le Président résume la discussion, et il est convenu qu'il adressera une lettre à M. le Ministre des finances pour lui faire connaître les vues de la commission, et qu'il le priera de demander à M. le Ministre des travaux publics une addition à la loi qu'il prépare en ce moment pour modifier celle de 1833, concernant l'expropriation pour cause d'utilité publique, afin que des dispositions spéciales puissent être appliquées aux canaux.

On passe à l'examen du plan proposé dans la lettre, dont copie a été adressée à chacun des membres de la commission, d'après ce qui a été arrêté dans la dernière séance.

La première question est celle-ci : «Peut-on abaisser les tarifs des canaux concédés?»

A la suite de la lecture du développement dont cette question est accompagnée, un membre émet l'opinion que l'on peut exproprier les propriétaires d'un canal, mais non pas ordonner l'abaissement forcé du tarif par voie d'expropriation.

Un autre membre insiste sur ce que l'utilité publique ne doit point rencontrer d'obstacles infranchissables; que, dans ce cas, les intérêts particuliers doivent céder devant l'intérêt général.

Il cite, à cet égard, un précédent législatif qui lui paraît avoir de l'analogie avec la question. En vertu de la loi du 13 mai 1818, le canal de la Sensée a été concédé pour quatre-vingt-dix-neuf ans à M. Honnorez, et l'article 11 de la soumission du 21 avril 1810 porte « qu'il ne « sera accordé de permission de construire aucun autre canal au préjudice du canal de la « Sensée, soit dans le vallon de la Sensée, soit à dix lieues en tout sens de ce canal. » Néanmoins la loi du 8 juin 1825 a autorisé la concession du canal de Roubaix, qui n'est pas éloigné de dix lieues de celui de la Sensée, et l'on n'a pas été arrêté par la clause d'interdiction insérée dans la soumission relative à ce dernier canal, sauf à ce que les indemnités auxquelles l'État pourrait être tenu envers le concessionnaire du canal de la Sensée fussent mises à la charge du canal de Roubaix, et c'est ce qui a été formellement stipulé dans l'article 4 de la loi du 9 juillet 1836.

Il faut, dit un autre membre, établir une distinction entre la propriété du canal et le tarif : on peut s'emparer de la propriété moyennant indemnité préalable, mais la main mise sur le tarif paraît impossible.

Un autre membre explique le principe d'utilité publique et en déduit les conséquences pratiques : on peut, sans doute, s'emparer de la propriété après indemnité; mais on ne peut obliger le concessionnaire à administrer cette propriété dans de certaines formes, et à n'en retirer qu'un revenu inférieur à celui que lui assure son contrat. De même on peut déposséder le propriétaire d'une maison, mais non le forcer à la louer au-dessous du prix qu'il veut en retirer.

Un autre membre rappelle que la commission a été créée à la suite des réclamations du commerce. Il y a évidemment gêne, embarras, et c'est le cas de déclarer l'utilité publique; mais peut-elle conduire à l'abaissement des tarifs? Il ne pense pas que cela soit possible avant qu'une indemnité préalable n'ait été réglée; car le tarif, et non le sol, est la propriété d'une compagnie concessionnaire d'un canal.

Un autre membre se range à cette opinion que le tarif est la propriété, et, dans ce cas, dit-il, il faut en racheter la jouissance entière et non pas seulement une partie. L'expropriation doit être complète et non point partielle; mais, selon lui, le droit d'expropriation existe pour le tarif entier.

Un autre membre partage l'avis de l'auteur de la proposition, et il pense, comme lui, que l'on peut exproprier les concessionnaires de la totalité du tarif, ou bien seulement d'une partie. En effet, cela a lieu pour les immeubles, et chaque jour on prend, pour des travaux d'utilité publique, une partie d'un jardin, d'un parc, d'une maison; et, dans ce cas, l'indemnité ne porte que sur la valeur de la partie et non sur le tout.

La question qui se discute en ce moment, dit un autre membre, est de savoir si l'on peut considérer l'abaissement d'un tarif comme d'utilité publique; plus tard se présentera celle de l'indemnité, et alors il y aura lieu d'examiner si elle doit être totale ou partielle.

S'il n'y avait pas de canal, on pourrait, sans nul doute, déclarer qu'il y a utilité publique à ce qu'il en soit construit un. Or, un tarif exorbitant tend à priver le public de la jouissance du canal : on peut donc, dans l'intérêt de tous et pour rendre cette jouissance possible, exiger l'abaissement du tarif. Il est certain que, s'il doit en résulter un dommage pour la compagnie,

il peut être compensé par une indemnité sans qu'il soit nécessaire de recourir à l'expropriation; mais il n'en est pas moins vrai que, si ce dommage est permanent, il conduira nécessairement à l'expropriation.

La première et la seconde question se lient sous ce rapport, dit M. le Président, puisqu'il y a dommage permanent toutes les fois qu'on abaisse forcément le tarif, et ce dommage doit être réglé sur-le-champ comme dans le cas d'expropriation.

Les deux questions d'abaissement de tarif et de dommage sont indivisibles dans la pensée d'un autre membre. La Charte veut que l'État puisse exiger le sacrifice d'une propriété pour cause d'intérêt public légalement constaté, mais avec une indemnité préalable. Ici, ce que l'on veut exproprier, c'est l'usufruit et non la propriété : c'est comme si l'on voulait exproprier le loyer d'une maison et non la maison elle-même. On peut bien dire aux compagnies que le canal n'a été concédé qu'à cause de l'utilité publique, et que, pour le même motif, il est nécessaire de modifier ou de réduire le tarif; mais il faut se garder d'user de ce droit de manière à léser les compagnies, car on doit ménager celles qui existent pour faciliter les travaux à venir.

Il n'y a point d'intérêt lésé, dit un autre membre, puisqu'on donnera une indemnité de dommage. La concession d'un tarif est une propriété d'une nature particulière, mais dont on peut être dépossédé.

Un autre membre voit dans ces questions une matière toute nouvelle à laquelle aucune loi ni aucun principe ne lui paraît applicable. La jouissance d'un tarif de canal est une propriété mobilière et non un immeuble; cependant l'article de la Charte ne s'applique qu'aux immeubles : c'est donc une loi à faire pour les meubles. L'utilité publique existe-t-elle pour l'abaissement des tarifs des canaux? Malgré la difficulté d'une enquête pour constater dans ce cas l'utilité publique, le Gouvernement doit pouvoir y parvenir, il doit pouvoir agir; mais il reste à faire une loi pour organiser cette sorte d'expropriation.

M. le Président pense qu'il serait toujours préférable, avant d'aviser à l'expropriation, d'essayer de faire agréer des propositions aux compagnies.

Un membre est d'avis qu'il doit être accordé une indemnité préalable au moment de la main mise sur le tarif, et qu'elle doit être réglée sur l'évaluation moyenne du revenu.

Un autre membre, revenant sur l'opinion qu'il a émise précédemment, pense que l'expropriation peut avoir lieu pour une fraction de jouissance, c'est-à-dire pour une partie de tarif.

M. le Président pose ainsi la question :

« Pourrait-il y avoir lieu d'appliquer, par de nouvelles dispositions législatives, le principe « de l'utilité publique à la réduction forcée des tarifs de canaux? »

La commission se prononce pour l'affirmative.

La séance est levée à six heures et renvoyée au dimanche 9 février courant, à trois heures.

NEUVIÈME SÉANCE.

(9 février 1840.)

Le neuf février mil huit cent quarante, la commission s'est réunie de nouveau, et tous les membres sont présents, à l'exception de M. Baude, conseiller d'État.

La lecture du procès-verbal de la dernière séance donne lieu à quelques modifications, et il est ensuite adopté.

On reprend l'examen de la troisième question posée dans l'arrêté ministériel qui a institué la commission; il est préalablement donné lecture de la note du 9 janvier 1839, qui concerne cette question.

Quelques observations sont faites sur la difficulté d'établir l'équilibre entre la ligne de navigation de la Saône à Paris par le canal de Bourgogne, et celle par les canaux du Centre et de Briare. Lorsque, par cette dernière voie, on suit le cours de la Loire, les deux lignes sont à peu près de même longueur, et il y a un parcours presque égal en rivières et en canaux : seulement, par la voie la plus courte, il y a 191 écluses, tandis qu'il n'y en a que 145 par l'autre. Or, les tarifs des droits en rivière étant égaux, il suffirait de niveler les taxes des canaux pour que les sommes applicables à l'impôt fussent à peu près les mêmes sur les deux lignes. Mais on fait remarquer que, dès que le droit sera établi sur le canal latéral à la Loire, ce canal devant remplacer la rivière, l'équilibre sera complétement rompu. A cet égard, divers membres de la commission rappellent que déjà il a été reconnu que, par ces mots d'équilibre entre les deux lignes de navigation, il fallait entendre des charges égales pour une même distance, mais non chercher à égaliser la somme des droits pour toute l'étendue de diverses lignes de navigation.

Un membre rappelle que la question porte spécialement sur la fixation des tarifs des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, et il propose comme maximum le tarif du canal de Saint-Quentin, afin que les arrivages à Paris, par le nord et le midi, supportent des charges égales pour une même étendue parcourue, ce qui laissera toujours subsister, pour le midi, un désavantage résultant de l'éloignement du point de départ.

Un autre membre compare le tarif du canal de Saint-Quentin avec celui qui vient d'être publié pour le canal de Bourgogne, et dont la base est à peu près la même que celle du tarif maximum que, la commission avait paru disposée à adopter dans sa deuxième séance. Il fait remarquer que, le tarif du canal de Saint-Quentin étant établi à la charge possible, il faut, d'après la proportion qui existe entre la charge réelle et la charge possible, ajouter moitié en sus à ce tarif, pour que la comparaison puisse être établie avec quelque exactitude. Ainsi le maximum du tarif du canal de Saint-Quentin serait d'environ 15 centimes par tonneau et par distance de cinq kilomètres, et celui du canal de Bourgogne, de 20 centimes.

Plusieurs membres insistent sur la nécessité d'abaisser les tarifs dans l'intérêt général et dans celui de l'approvisionnement de Paris en particulier. Il faut que les matières premières, et celles

qui sont nécessaires à l'industrie, arrivent à bas prix sur le marché. C'est surtout l'arrivage des fers, de la houille, du vin, qu'il faut favoriser.

Un membre rappelle qu'il avait proposé, dans la deuxième séance, 20, 15, 10 et 5 centimes, comme maximum des taxes pour quatre classes de marchandises.

M. le Président résume les observations qui viennent d'être faites, et pense qu'il faut scinder la question. Il ne s'agit pas de chercher à établir l'équilibre des taxes entre des lignes entières de navigation, mais seulement entre des parcours égaux. En conséquence, il pose la question en ces termes :

Troisième question posée dans l'arrêté ministériel.

« Comment les tarifs des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, pourraient-ils être définitivement fixés pour satisfaire aux réclamations du commerce? »

La commission se livre à la comparaison de différents tarifs, et un membre explique que, même avec les tarifs égaux par distance, on ne parviendra point à rendre les charges égales, parce qu'il faut en outre tenir compte du fret, du prix de la marchandise aux lieux de production, et des retards que la navigation peut éprouver par une voie plutôt que par l'autre.

Un autre membre dit que, puisque l'on paraît disposé à réduire encore le tarif qui avait été indiqué dans la deuxième séance, il pense que l'on pourrait former trois classes : la première à 15 centimes, la deuxième à 10, et la troisième à 5. Ce serait à peu près le tarif du canal de Saint-Quentin, qui ne comporte que deux classes à 10 et à 15 centimes; mais lesquelles représentent en réalité 15 centimes et 7 centimes 1/2, à cause de la différence de la charge réelle à la charge possible, ainsi qu'il l'a expliqué précédemment.

Un autre membre se range à cette opinion, en faisant remarquer, toutefois, que, sur le canal de Saint-Quentin, la houille est dans la première classe, tandis qu'elle devrait toujours être rangée dans la dernière.

M. le Président dit que, puisqu'il n'est pas question dans ce moment d'arrêter un tarif général, mais seulement de fixer un maximum de tarif pour les canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, il ne voit point la nécessité de prendre pour point de comparaison un autre tarif placé dans des conditions différentes, et dans lequel la houille est imposée à un taux très-élevé, parce qu'elle est presque, sur ce point, la seule matière imposable. En conséquence, il propose de s'occuper seulement des trois canaux dénommés dans la question qu'il a posée précédemment.

La commission partage cet avis, et décide que le maximum des tarifs sur les canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, doit être de 15 centimes par tonneau et par distance de cinq kilomètres, et qu'il sera formé trois classes de marchandises, à 15, à 10 et à 5 centimes, ce qui portera le tarif par tonneau de mer de mille kilogrammes et par distance d'un myriamètre à *30 centimes* pour les marchandises de *première classe*, à *20* pour celles de *deuxième*, et à *10* pour celles de *troisième*.

Cette première question ainsi résolue, la commission s'occupe de la classification des marchandises. Un membre rappelle les classes qu'il avait proposées; un autre, celles du tarif du canal de Bourgogne. D'autres membres font quelques observations et quelques rappro-

chements à ce sujet, et il est convenu que, pour faciliter la discussion, le secrétaire de la commission préparera, d'ici à la prochaine séance, un projet de classification des marchandises en trois classes, et que la houille, les engrais et les matières premières de peu de valeur, seront rangés dans la dernière.

La séance est levée et renvoyée à mercredi prochain, 12 de ce mois, à trois heures.

DIXIÈME SÉANCE.

(12 février 1840.)

Le douze février mil huit cent quarante, la commission s'est réunie dans le lieu ordinaire de ses séances. Tous les membres sont présents.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

On passe à l'examen du projet de classification des marchandises pour l'application du tarif des droits de navigation, arrêté dans la dernière séance, par tonneau de mer et par distance d'un myriamètre. D'après ce projet, les marchandises non dénommées dans la deuxième et dans la troisième classe devant être rangées dans la première, un membre propose d'ajouter le vin à la nomenclature des marchandises qui doivent être comprises dans la deuxième classe. Il dit qu'il est essentiel de favoriser l'arrivage des vins sur le marché de la capitale; que ceux des bords de la Loire ne peuvent y parvenir qu'à grands frais, et que depuis longtemps les vins du centre de la France, et particulièrement ceux de l'Auvergne, ne sont plus transportés à Paris, à cause de l'élévation du fret et de celle des droits de navigation par les canaux.

Un autre membre pense que le vin doit être maintenu dans la première classe; c'est une marchandise dont la valeur est assez élevée, et que tous les tarifs ont jusqu'à présent soumise au plus fort droit de navigation.

Un troisième membre fait valoir, pour l'abaissement de la taxe sur les vins, les motifs déjà développés par l'auteur de la proposition.

M. le Président met aux voix la question de savoir si le vin restera rangé dans la première classe du tarif: six voix se prononcent pour l'affirmative et trois pour la négative.

Un autre membre présente quelques observations sur les *fers* et sur les *fontes;* il voudrait qu'on distinguât les fontes brutes de celles qui sont épurées, et que l'on déterminât le degré de perfectionnement que les fers devraient avoir atteint pour qu'ils fussent rangés dans la première classe. Néanmoins, après les explications qui sont données par d'autres membres, il n'insiste pas, et pense que les mots : *fers et fontes non ouvrés,* seront suffisamment compris, puisqu'ils sont déjà consacrés dans les tarifs; mais il fait une proposition formelle pour que le *coke,* la *chaux* et le *plâtre,* soient descendus de la deuxième à la troisième classe.

Quoique l'on reconnaisse qu'il existe des différences entre la valeur moyenne du coke et celle de la houille, la proposition, en ce qui concerne ce premier produit, n'éprouve point de contradiction; il en est de même pour la chaux et le plâtre, bien que quelques tarifs aient établi une distinction entre la pierre à chaux et à plâtre et la chaux et le plâtre cuits.

La commission décide que le *coke*, la *chaux* et le *plâtre*, seront rangés dans la troisième classe du tarif.

Un membre fait remarquer que les trains et radeaux nuisent à la navigation sur les canaux et en dégradent les bords et quelquefois le fond ; il demande que le tarif soit assez élevé sur les bois dont on forme des trains ou radeaux pour que le commerce préfère les transports en bateaux. Quelques calculs sont essayés pour déterminer le chiffre du tarif, et la commission adopte, par mètre cube de bois en trains ou radeaux, la taxe de 20 centimes pour les bois de charpente, et de 10 centimes pour le bois de chauffage ; elle est, de plus, d'avis que les marchandises transportées en trains ou sur des radeaux soient soumises aux mêmes droits que celles qui seront chargées sur les bateaux.

Elle fixe le droit sur les bascules à poisson à 20 cent. par mètre cube du volume extérieur du réservoir, ce qui répond à la taxe réglée pour un tonneau de marchandise de deuxième classe ; enfin elle décide que l'on payera, pour les bateaux vides, 2 cent. par tonneau de la charge possible.

La commission ne fait aucune observation sur les exemptions de droit, qui restent fixées comme dans la proposition ; de plus, elle exprime l'avis qu'il doit être stipulé dans le tarif qu'une ordonnance du Roi, rendue sur le rapport du ministre des finances, pourra ranger, par assimilation, dans la deuxième et la troisième classe du tarif, des marchandises qui n'y sont pas dénommées.

Il résulte de la présente délibération et de celle qui a été prise à la fin de la dernière séance, que, pour donner satisfaction au commerce, le tarif et la classification des marchandises devraient être réglés sur les canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, ainsi qu'il suit :

Classification des marchandises et tarif des droits de navigation à percevoir comme maximum *sur les canaux, par distance d'un myriamètre.*

MARCHANDISES TRANSPORTÉES EN BATEAU.

Par tonneau de mer de 1,000 kilog.

1re CLASSE.	Toutes les marchandises non dénommées dans les classes suivantes, ci.	0f 30c
2e CLASSE..	Bois bruts, équarris et dérivés du bois ; charbon de bois.	0 20
	Fourrages de toute espèce.	
	Marbres et granits bruts et pierre de taille.	
	Briques, tuiles et ardoises.	
	Ciment et asphaltes.	
	Fers et fontes non ouvrés.	
	Cendres neuves.	
3e CLASSE..	Mine et minerai, scories de métaux, charbon de terre, coke.	0 10
	Cendres lessivées, tourbe, fumier et engrais de toute sorte.	
	Chaux et plâtre.	
	Pierres et moellons.	
	Marne, argile, sables et graviers.	

TRAINS ET RADEAUX.

Par mètre cube de leur volume dans le canal.

Bois de charpente 0f 20c
Bois de chauffage 0 10

Les marchandises quelconques, autres que les bois, qui seraient transportées en trains ou sur des radeaux, payeront les mêmes droits que si elles étaient chargées sur des bateaux.

BASCULES À POISSON.

Par mètre cube de leur volume extérieur.

Volume extérieur du réservoir 0 20

BATEAUX VIDES.

Par tonneau de mer de 1,000 kilog.

Charge possible des bateaux 0 02

Tout bateau dont le chargement ne donnerait pas lieu à la perception d'une taxe au moins égale à celle qui serait due à vide sera imposé comme bateau vide.

EXEMPTIONS.

Sont exempts des droits :

1° Les bâtiments et bateaux de la marine royale, employés sans intervention de fournisseurs ou d'entrepreneurs ;

2° Les bateaux employés exclusivement aux travaux de construction et d'entretien des canaux ;

3° Les bacs et batelets *autorisés,* servant à traverser d'une rive à l'autre.

Une ordonnance du Roi, rendue sur le rapport du ministre des finances et d'après la proposition du directeur de l'administration des contributions indirectes, pourra ranger, par assimilation, dans la 2e ou la 3e classe, des marchandises non dénommées au présent tarif, et qui, à défaut de cette exception, seront passibles du droit le plus élevé.

M. le Président communique à la commission une délibération de la chambre de commerce de Saint-Malo, qui réclame contre l'élévation des droits de navigation établis sur le canal d'Ille-et-Rance, et cherche à démontrer que, sous le poids d'un pareil tarif, les transports par terre sont plus économiques que les transports par eau. Elle demande que le tarif des rivières soit appliqué au canal d'Ille-et-Rance. Cette réclamation a été renvoyée à la commission par M. le Ministre des finances.

Un membre fait sentir combien il serait essentiel, pour le développement du commerce et l'amélioration de l'agriculture, que les tarifs des droits de navigation sur les canaux de Bretagne fussent fixés au taux le plus bas, et il propose d'indiquer comme maximum le tarif que l'on vient d'arrêter pour les autres canaux du centre de la France, bien qu'il soit même un peu élevé, sous la modification, toutefois, que les bateaux chargés de sable de mer seront imposés comme bateaux vides.

Cette proposition est accueillie par la commission.

On passe à l'examen de la quatrième question, laquelle est ainsi conçue :

« Quel serait le moyen légal d'obliger, au besoin, les compagnies propriétaires ou soumissionnaires des canaux, à modifier, s'il y a lieu, le mode de perception et les tarifs ? »

Quatrième question posée dans l'arrêté ministériel.

Après qu'il a été donné lecture de la partie de la note du 9 janvier qui se rapporte à cette question, M. le Président fait remarquer qu'elle se trouve résolue par les délibérations antérieures. En effet, pour le canal de Briare, la commission a fait voir que cette compagnie s'est écartée du tarif primitif; qu'elle a imposé arbitrairement des marchandises qui n'y sont pas dénommées, et appliqué, par assimilation, des dispositions exceptionnelles qui ne concernaient que les canaux d'Orléans et du Loing. Pour ces derniers canaux, il a été établi que le droit de révision était réservé pour l'année 1840 dans le décret du 16 mars 1810, et que la compagnie s'était écartée des bases de son tarif en accordant à quelques particuliers des réductions, ou concessions qu'elle avait refusées à d'autres. Enfin la commission, ayant été conduite à reconnaître que, dans plusieurs circonstances, il ne serait possible d'obtenir la réduction des tarifs qu'en recourant à l'expropriation forcée pour cause d'utilité publique, a chargé son président d'en informer M. le Ministre des finances, et de le prier de s'entendre avec M. le Ministre des travaux publics, pour qu'il soit inséré, dans la loi d'expropriation, des dispositions spéciales applicables aux canaux.

La commission reconnaît qu'elle a, en effet, résolu par anticipation la quatrième question posée dans l'arrêté ministériel; néanmoins, pour compléter cette solution, elle se réserve d'examiner dans la prochaine séance quel serait le moyen coercitif à employer contre les compagnies financières qui ont fourni les fonds pour la construction ou l'achèvement des divers canaux.

Un membre demande à exposer un système qui lui paraîtrait propre à ramener l'uniformité dans les tarifs et à obtenir l'assentiment des compagnies : ce système qui, sauf quelques modifications, a déjà été développé dans une des précédentes séances, consisterait à indemniser les compagnies propriétaires, à leur assurer un revenu moyen, basé sur celui d'un certain nombre d'années antérieures, et à chercher, parmi les compagnies financières créées en 1821 et 1822, les éléments d'une nouvelle compagnie, qui prendrait la ferme des canaux moyennant un tarif dont le maximum serait déterminé par la loi, et qui se chargerait à forfait de l'achèvement et de l'entretien des canaux.

L'examen de ce projet est ajourné à la prochaine séance, qui est indiquée pour le mercredi 19 février, à trois heures, et la séance est levée.

ONZIÈME SÉANCE.

(19 février 1840.)

Le dix neuf février mil huit cent quarante, la commission s'est réunie de nouveau. Tous les membres sont présents.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

M. le Président rappelle que la commission s'est réservé d'examiner quels seraient les moyens à employer pour obliger les compagnies qui, en exécution des lois de 1821 et 1822, ont fourni des fonds pour l'achèvement des canaux, à consentir à la réduction des tarifs ou à se soumettre, moyennant indemnité, aux conditions qu'il plairait au Gouvernement de fixer. Il pense qu'il est utile de bien déterminer la nature des contrats qui ont été passés avec les compagnies, et il fait remarquer que dans la soumission annexée à la loi de 1821 se trouve, article 3, une clause qui affecte le canal et ses produits, par *hypothèque*, à l'accomplissement des engagements de l'État envers la compagnie; et, article 7, une autre disposition qui alloue à la compagnie, à titre de *prime*, la moitié du produit net du canal. Ces deux conditions de prime et d'hypothèque ne laissent aucun doute sur le caractère de la loi de 1821, qui n'a fait que consacrer un emprunt et assurer aux prêteurs des garanties et une indemnité.

Un membre explique la différence qui existe entre les emprunts de 1821 et ceux de 1822. Dans les premiers, on a accepté les soumissions des compagnies, et elles ont stipulé un intérêt plus élevé, un plus grand nombre d'années de jouissance, et une plus forte part dans les bénéfices; dans les derniers emprunts, le Gouvernement a fait un cahier des charges plus favorable à l'État; enfin, pour les compagnies de 1821, le surplus du produit net pendant la durée de l'amortissement leur est acquis, tandis que pour les autres cet excédant vient accroître l'amortissement.

Un autre membre fait remarquer que, pour les emprunts de 1821 comme pour ceux de 1822, les soumissions ou les cahiers des charges portent formellement que le tarif ne pourra être modifié que du consentement mutuel du Gouvernement et de la compagnie.

M. le Président explique quelle est la nature du contrat, qui, malgré ses clauses accessoires, n'a fait que consacrer un emprunt. Il en déduit les moyens que peut employer le Gouvernement pour rompre le contrat ou en obtenir la résiliation. Sans doute, on ne peut rien y changer que d'un consentement mutuel; mais, si l'une des parties cesse de s'y soumettre, l'autre ne peut réclamer qu'une indemnité en réparation du dommage. Ainsi, là où il faudrait une expropriation envers les compagnies propriétaires, il suffit de désintéresser les compagnies financières et de racheter les actions de jouissance. La difficulté consiste dans l'évaluation du prix de ces actions et dans celle du dommage qui serait causé aux compagnies par l'abaissement du tarif.

Un membre trouve de l'inconvénient à définir ainsi la nature du contrat. Il se reporte aux termes de la loi, et il voit qu'il a été stipulé un intérêt, un amortissement annuel, une prime et une part dans les bénéfices. Par suite de ces stipulations, des actions de jouissance ont été

créées, et leur valeur, quoique faible dans ce moment, peut s'accroître par la suite. Si l'on est d'accord, il sera facile de modifier les clauses du contrat; mais, dans le cas contraire, elles ne peuvent être changées par le fait d'une seule des parties.

Un autre membre ne croit l'évaluation possible que par une convention de gré à gré, ou par les tribunaux. Il pense qu'il faut recourir à l'expropriation, car il s'agit d'un emprunt avec des revenus engagés.

C'est, dit un autre membre, un prêt d'une nature particulière : il y a eu aliénation du capital et du revenu; il faudrait, selon lui, une disposition législative pour rompre le contrat.

Un autre membre pose ainsi la question :

«Faut-il recourir à la législature, ou bien peut-on dire que les actions de jouissance seront «simplement remboursées?»

Diverses opinions sont successivement émises. L'un voudrait que l'on agît par voie d'expropriation, bien qu'il ne soit pas question de rembourser le capital, mais qu'il y ait lieu seulement à la dépossession d'une partie du revenu pour cause d'utilité publique. Un autre pense qu'il suffirait d'une indemnité pour compenser la non-jouissance. Un troisième est d'avis qu'il faudrait une loi spéciale, mais non pas la loi d'expropriation : qu'il suffirait de faire déclarer par le pouvoir législatif qu'il y a nécessité de rompre le contrat pour cause d'utilité publique; que toutefois il existe une différence essentielle entre les emprunts de 1821 et ceux de 1822 ; que les derniers prêteurs ont intérêt à hâter l'amortissement pour venir plus tôt au partage ; que les autres, au contraire, ont un amortissement fixe et ne peuvent demander qu'à être désintéressés pour la dépossession des actions de jouissance. Un autre membre recherche quel serait le mode à déterminer par la loi : il s'opposerait à toute liquidation par voie administrative; et, quoiqu'il ait pensé que l'expropriation était nécessaire, son scrupule céderait devant cette considération, que l'accessoire doit suivre le principal, et il croit que le dommage pourrait être évalué par arbitres. Un autre membre pense qu'il est bien nécessaire de définir le contrat, car c'est d'après sa nature que doit être déterminé le mode de liquidation. Il trouve que dans les cahiers des charges et les soumissions des compagnies la nature du prêt domine, et que par conséquent on peut opérer comme pour le remboursement d'un emprunt. Cette doctrine est combattue par un membre, qui pense qu'il s'agit toujours d'une expropriation, et trouve qu'il n'y a point de pour déposséder d'une propriété mobilière. Les actionnaires ne sont point des prêteurs : si l'État rompt le contrat, il doit une indemnité; mais il y a difficulté et inconvénient dans l'arbitrage.

Un autre membre explique la différence qui existe entre la position de l'État et celle d'un particulier : par rapport à l'État, la loi doit déclarer qu'il y a utilité publique et que le dommage sera réglé par arbitres; s'il s'agissait d'une propriété particulière, il faudrait recourir à l'expropriation. Mais les bailleurs de fonds ne sont point propriétaires des canaux; ils n'en ont que la cojouissance, et il n'a été contracté avec eux qu'un emprunt. Il faut donc les rembourser ou suivre les conditions du contrat ; mais, comme ces conditions leur sont très-favorables, ils n'auront à demander d'indemnité que pour la dépossession des actions de jouissance, et cette indemnité peut être réglée par arbitres.

M. le Président rappelle que le Gouvernement a le droit de résilier tous les contrats pour

cause d'utilité publique : la commission peut indiquer les moyens d'y parvenir, et le ministre choisira.

Le vrai caractère des lois de 1821 et 1822 a été de sanctionner des emprunts : on peut donc désintéresser les compagnies par le remboursement total du capital et des accessoires, ou bien opérer partiellement, et leur tenir compte du dommage causé; mais alors se présente la difficulté de l'arbitrage.

A la suite des explications qui précèdent, la commission reconnaît que le Gouvernement, après qu'il aurait fait déclarer l'utilité publique, a le droit, soit de procéder au remboursement total et de liquider les emprunts contractés pour les canaux, soit seulement de désintéresser les compagnies pour la partie du dommage que leur causerait la résiliation de quelqu'une des clauses du contrat, et particulièrement l'abaissement des tarifs. Elle est d'avis que le dommage devrait être évalué par des arbitres que chacune des parties nommerait au nombre de trois, et qui seraient, au besoin, départagés par trois autres arbitres que nommerait la cour royale dans le ressort de laquelle est placé le principal établissement de la compagnie.

La commission passe à l'examen du système proposé par l'un de ses membres, et dont il a été question à la fin de la dernière séance.

L'auteur de ce projet dit que la base principale sur laquelle repose sa proposition est la location des canaux à une compagnie qui en prendrait la ferme, se chargerait à forfait de l'achèvement et de l'entretien, effectuerait la perception d'après un tarif dont le maximum serait déterminé, et se chargerait de payer des indemnités aux compagnies qui éprouveraient un dommage par la réduction des taxes. Il veut par là retirer l'État de la fausse position dans laquelle il se trouve engagé, et le mettre à même de recevoir les comptes d'un fermier, au lieu d'être obligé d'en rendre à plusieurs compagnies qui ont droit au partage d'une partie des produits. Il y aurait un avantage réel dans le mode d'exploitation et d'entretien des canaux par le fermier, car l'administration journalière d'un canal est toujours mieux faite par les soins d'un particulier que par ceux de l'administration publique. Il cite pour exemple la compagnie des canaux du Midi, et même celle des canaux plus rapprochés de Briare et du Loing; car, si l'on se plaint de l'élévation des tarifs de ces derniers canaux, du moins l'on rend justice à la bonne gestion des propriétaires. Dès qu'il y a un dommage, il est réparé; un obstacle, il est levé; et en général les mariniers sont très-satisfaits des soins que se donne la compagnie pour entretenir une facile circulation. L'administration publique a trop de rouages pour agir avec célérité, et le commerce verrait avec peine l'entretien et la gestion des canaux particuliers passer dans les mains de l'État. Il croit pouvoir en conclure que l'administration par le Gouvernement ne vaut pas celle des compagnies. Il est persuadé que les porteurs d'actions de jouissance des canaux exécutés par voie d'emprunt viendraient facilement à composition, parce que c'est parmi eux, parmi les débris des compagnies actuelles, que l'on trouverait des fermiers. Son espérance à cet égard lui paraît très-fondée, par suite des relations qu'il a eues avec les parties intéressées, et spécialement avec les principaux porteurs d'actions.

Un membre combat l'assertion par laquelle on a voulu prouver que l'administration des compagnies est préférable a celle de l'État. Il lui paraît peu convenable d'établir une compa-

raison entre des époques qui ne se ressemblent nullement, et de vouloir en faire découler un blâme pour l'administration publique. Le canal du Midi était certainement bien moins perfectionné en 1681, lorsqu'il fut achevé après quatorze ans de travaux, que ne le sont actuellement les canaux exécutés en vertu des lois de 1821 et 1822.

Il suffit de se reporter aux doléances des états généraux pour voir combien de temps il a fallu pour perfectionner les ouvrages du canal du Languedoc et les amener à un bon état d'entretien. Les canaux sont certainement mieux exécutés actuellement qu'ils ne l'étaient autrefois; et, quand ils seront perfectionnés, on reconnaîtra la supériorité des ouvrages. Au surplus, la direction des travaux, l'entretien des canaux, sont entre les mains des ingénieurs, et cela n'est pas centralisé à Paris. Il faut attendre que les canaux nouvellement construits soient terminés pour pouvoir les comparer à ceux du Midi, d'Orléans et du Loing, dont la construction remonte à près de deux siècles. Loin de se dessaisir de l'administration des canaux, l'État doit, au contraire, autant que possible, en conserver la direction, se charger de l'entretien et faire opérer la perception : c'est le moyen de rester maître de modifier les taxes lorsque les besoins du commerce en feront sentir la nécessité, tandis que, par une ferme, on se lierait les mains pour l'avenir; bien qu'il soit constant qu'un tarif fait actuellement et reconnu supportable par le commerce deviendra intolérable dans un espace de temps plus ou moins long, et, si ce n'est dans dix, quinze ou vingt ans, ce sera avant un demi-siècle. Une ferme des canaux, dont la durée serait limitée à un temps très-court, pourrait être essayée, si elle n'avait pas l'inconvénient d'aliéner en quelque sorte les tarifs et d'ôter à l'État le pouvoir de les modifier.

Un autre membre demande si la commission a mission pour délibérer sur la proposition qui lui est faite. Le Gouvernement ne lui a pas demandé s'il convenait à l'intérêt public d'affermer le revenu des canaux : c'est là une question préjudicielle qu'il ne lui paraît pas essentiel de discuter. Passant au fond de la question, le membre qui a pris la parole déclare être peu frappé des inconvénients qui ont été signalés sur les travaux exécutés par l'État, et il ne croit pas nécessaire d'insister sur ce point d'après les observations qui ont été présentées par le préopinant. Quant aux retards que l'on dit être apportés dans l'exécution de diverses mesures par la multiplicité des rouages administratifs, il fait remarquer que la perception est entièrement séparée de l'entretien : l'impôt est perçu par l'administration des contributions indirectes sans l'intervention d'aucune autre administration, de même que les canaux sont entretenus par les ponts et chaussées sans que l'administration financière intervienne pour discuter, régler ou payer les dépenses. Il n'y a donc pas concours des deux administrations pour le même objet, et ce n'est pas là un obstacle à la prompte exécution des travaux de réparation. Pour ce qui se rattache à la mise en ferme, elle est utile lorsque le Gouvernement ne peut pas assurer la perception, parce qu'il y a lieu d'espérer que l'intérêt privé atteindra plus sûrement la fraude. C'est ainsi que la mise en ferme des octrois a été quelquefois utile en substituant l'action persévérante d'un fermier intéressé, à l'administration, souvent trop douce, trop paternelle, de l'autorité municipale. Le fermier trouve alors un bénéfice dans les revenus, parce qu'il les accroît de toute la portion qu'il enlève à la fraude; mais il n'en est pas de

même pour les canaux, puisque, indépendamment de la surveillance du service habituel, la fraude rencontre un obstacle réel à chaque écluse. La mise en ferme des canaux n'est donc pas nécessaire, car le fermier ne pourrait trouver les bénéfices qu'aux dépens de l'État. Les canaux qu'il s'agit d'affermer ont été exécutés par voie d'emprunt, et déjà des bénéfices considérables ont été réalisés par les premières compagnies. Les affermer aujourd'hui, ce serait assurer de nouveaux bénéfices à des compagnies financières, qui se montreraint d'autant plus exigeantes que les charges qu'elles auraient à supporter seraient plus onéreuses et plus incertaines. En conséquence, il ne pense pas que l'on doive confier la ferme des canaux à une compagnie.

L'auteur de la proposition annonce qu'il ne s'occupera pas de la question préjudicielle qui a été écartée. Passant aux objections qui ont été présentées, il dit qu'il ne s'est pas élevé contre la manière dont l'administration des ponts et chaussées a exécuté les ouvrages, et il reconnaît qu'elle seule peut bien confectionner les canaux; mais, si elle est propre à faire, elle ne l'est pas également à entretenir : elle en a fait l'aveu au sujet des chemins de fer, lorsqu'elle a laissé entrevoir qu'après leur achèvement elle les abandonnerait aux compagnies.

Pour l'entretien des canaux, les ingénieurs ne s'occupent pas assez des petites choses; ils dédaignent les travaux ordinaires, et ce sont ceux-là qui rendent la circulation facile et régulière.

Cela tient malheureusement aux formes administratives, et l'intérêt public n'est pas assez souvent consulté. Il faut, pour le connaître et le satisfaire, le concours de plusieurs administrations; et c'est chose difficile à obtenir. Les compagnies, au contraire, écoutent toutes les réclamations et y font droit sur-le-champ. Quant aux profits des fermiers, ils seront prélevés sur le commerce et, sans doute aussi, sur le revenu de l'État; mais les bénéfices seraient suffisants en partant de ce point, que le maximum du tarif ne dépasserait pas 30 centimes, ainsi que l'a arrêté la commission. Si les besoins du commerce prenaient des développements, on pourrait faire revoir les tarifs, et il n'est pas douteux que les compagnies financières les baisseraient encore. Au surplus, pour amener ce résultat, il serait possible de se réserver une clause spéciale de résiliation.

On a avancé, dit un autre membre, que les compagnies sont plus capables d'entretenir les canaux que ne le serait l'administration; cependant, aujourd'hui, ce sont les ingénieurs des ponts et chaussées qui sont chargés de l'entretien du canal du Midi. On obtiendra ailleurs le même résultat, lorsque les autres canaux seront assez anciens et assez perfectionnés pour que l'entretien en devienne aussi facile que celui des canaux terminés depuis longtemps. Quant au prétendu aveu d'impuissance qui aurait été fait relativement à l'exploitation et à l'entretien des chemins de fer, il n'en existe de trace dans aucun document public. On a dit, il est vrai, que l'on verrait plus tard ce qu'il y aurait à faire, et, après avoir cité ce qui a eu lieu pour les ports et ce qui se pratique en Belgique, on a parlé indirectement des fermiers; mais il y a une grande différence entre les chemins de fer et les canaux, entre l'entretien de ces voies de

communication et la perception des taxes. Un tarif bas aujourd'hui peut devenir lourd sous peu d'années, et il y aurait de grands inconvénients à en laisser la modification à la compagnie : elle serait maîtresse de l'industrie, si elle pouvait à son gré faire varier les tarifs. Ce que l'on cherche aujourd'hui, c'est de sortir de la position fâcheuse où le Gouvernement se trouve placé par les lois de 1821 et de 1822. Il ne faut donc pas se mettre de nouveau dans la dépendance d'une compagnie financière qui, réunissant dans sa main tous les canaux, aurait encore plus de force que les compagnies actuelles.

Un autre membre déclare qu'il a partagé l'opinion de la nécessité de mettre en ferme les canaux; il y avait été déterminé par la position des compagnies et la difficulté de les contraindre à modifier leurs tarifs; il avait pensé qu'on ne pourrait y parvenir que par le rachat des canaux, et l'énormité de la dépense l'avait effrayé. Il croyait aussi à la possibilité de transiger avec les compagnies propriétaires; mais, depuis, on a reconnu la difficulté de traiter. La compagnie du canal de Briare a retiré ses propositions; et, d'ailleurs, des exemples nombreux prouvent que les compagnies font des concessions, des arrangements, qu'elles rompent ensuite. Il n'est donc plus de l'avis de la ferme; la proposition qui a été faite par un autre membre, et d'après laquelle l'État serait autorisé, moyennant une indemnité de dommage, à abaisser les tarifs pour cause d'utilité publique, lui paraît préférable. On obtiendra, sans doute, un bon entretien des canaux par les compagnies; mais elles seront toujours opposées à l'abaissement des tarifs.

La question de la mise en ferme des canaux ne paraissant pas suffisamment éclaircie à quelques membres de la commission, la suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance, qui est indiquée par M. le Président pour le mercredi 28 du présent mois.

DOUZIÈME SÉANCE.

(26 février 1840.)

Le vingt-six février mil huit cent quarante, tous les membres de la commission présents, le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

M. le Président fait remarquer que, dans l'intervalle qui s'est écoulé entre les deux séances, celui des membres de la commission qui avait présenté un projet dont la discussion a été entamée, ayant converti ce projet en une proposition qu'il a soumise à la Chambre des Députés, il ne paraît pas opportun de continuer la discussion, puisque l'un des pouvoirs de l'État se trouve saisi de la question.

Cette observation ayant été agréée par la commission, on reprend l'examen de la proposition faite par un autre membre, et dont la première partie avait seule été discutée dans la séance du 2 février 1840.

M. le Président donne lecture des développements relatifs à la seconde question, laquelle est ainsi conçue :

« A quelle indemnité ces compagnies auront-elles droit ? »

Un membre voudrait que l'indemnité à allouer aux compagnies fût préalable; mais il reconnaît la difficulté d'exécution et l'impossibilité de fixer cette indemnité avant de connaître l'effet du nouveau tarif qui serait mis en perception. Néanmoins il croit indispensable de maintenir dans la loi le principe que le préjudice sera précédé d'un dédommagement suffisant, et il pense que, pour tout concilier, on pourrait arrêter qu'une indemnité serait allouée immédiatement à valoir sur le dommage qui serait ultérieurement réglé.

Cette opinion est partagée par un autre membre, qui ajoute seulement qu'il lui paraîtrait essentiel de bien régler dans la loi l'époque où serait arrêté le décompte définitif du dommage.

Un autre membre pense qu'il est difficile de déclarer qu'il y aura une indemnité préalable : en effet, il s'agit, dans le cas particulier, d'un dommage causé et incertain, et non d'une expropriation pour cause d'utilité publique. On ne peut, dans ce cas, dire d'avance quel sera le dommage, tandis que, lorsqu'on prend une propriété, il est évident que l'on doit tenir compte de la valeur dont le propriétaire se trouvera dépossédé. Quand il s'agit du changement d'un tarif imposé aux compagnies, du rachat d'action de jouissance, il faut décider d'abord s'il n'y aura que réparation d'un dommage, ou si l'on procédera par voie d'expropriation.

M. le Président fait voir la nécessité de bien définir la nature du préjudice causé, car il faut établir une distinction entre le dommage temporaire et le dommage permanent. Dans le premier cas, une indemnité peut suffire; mais, dans le second, c'est une véritable expropriation. Des compagnies exécutent fidèlement les conditions de leurs contrats, d'après lesquels elles sont propriétaires du tarif; néanmoins on leur fait des représentations et on veut réduire les taxes. Le Gouvernement s'attribue alors le droit de les déposséder de la jouissance d'une partie de ce tarif; si l'abaissement a lieu à toujours, cela ne peut être appelé un dommage temporaire. Il paraît donc indispensable d'arbitrer à l'avance l'indemnité provisoire de dommage, sauf à en régler ultérieurement l'importance et la quotité.

Un autre membre combat l'argument que l'on voudrait tirer de ce que, le dommage n'étant pas temporaire, l'indemnité doit être préalable. Il cite les exemples de dommage permanent dont le chiffre n'est déterminé qu'après le préjudice causé : par exemple, pour la construction d'une route, on fait disparaître quelquefois le rez-de-chaussée d'une maison, et cependant le dommage n'est réglé que lorsque les travaux sont achevés. L'expropriation n'est pas toujours nécessaire pour obtenir de la compagnie l'abaissement des tarifs, car elle peut vouloir garder son canal. Il pense que l'expropriation n'est pas indispensable toutes les fois qu'il y a seulement modification de la jouissance et que la propriété n'est pas attaquée. Si la compagnie veut conserver son canal, il suffira de lui tenir compte du dommage qui pourra résulter de l'abaissement du tarif.

Un membre fait remarquer que ce raisonnement suppose une convention préexistante, tandis que la question que l'on veut résoudre est de trouver un moyen de forcer les compagnies à accepter un tarif réduit, ce qui conduit nécessairement à l'expropriation.

Le membre qui avait émis la précédente opinion maintient que, lorsque l'on ne s'empare, pour cause d'utilité publique, que de la partie d'un tout, il n'est dû qu'une indemnité de dom-

mage. C'est ainsi que, lorsque, pour le passage d'une route, l'ouverture d'une rue, on ne prend qu'une partie de maison, il n'y a pas lieu à l'expropriation : on se borne alors à l'appréciation du dommage causé.

Si j'ai bien compris le système que l'on veut établir, dit un autre membre, la loi à intervenir laisserait aux compagnies la faculté d'accepter le tarif ou l'indemnité; mais, lorsqu'elles refuseront le tarif, pourra-t-on les priver de la jouissance de leur revenu sans indemnité préalable et remettre le règlement et le payement de cette indemnité à une époque éloignée? Il paraîtrait plus sage de décider que, lorsque le tarif sera abaissé, les compagnies auront le choix de conserver la jouissance du tarif ou bien de remettre la perception à l'État, sauf indemnité. Dans ce dernier cas, on laisserait au tribunal à fixer la consignation qui devrait servir de garantie au payement de cette indemnité. Il y aurait du danger à abandonner le principe qui déclare que l'indemnité doit être préalable.

Un autre membre pense qu'il faut échapper, autant que possible, à l'expropriation; il voudrait que l'on dépossédât les compagnies de la propriété des actions de jouissance, lesquelles ne peuvent être considérées que comme l'accessoire d'un emprunt : la loi, dans ce cas, pourrait régler le mode d'évaluation. Si l'on est d'accord avec la compagnie, il sera facile de s'entendre sur une indemnité de dommage, sur une annuité ou sur un minimum de revenu; si l'on n'est pas d'accord, il faudra alors procéder à l'expropriation pour cause d'utilité publique.

A la fin de la huitième séance, dit un autre membre, on a décidé «qu'il pourrait y avoir lieu «d'appliquer, par de nouvelles dispositions législatives, le principe de l'utilité publique à la «réduction forcée des tarifs des canaux.» Il reste donc à examiner quels seront les moyens d'exécution, et ici se présentent plusieurs questions. Comment peut-on arriver à payer l'indemnité qui est due? Quel est l'effet de l'abaissement des tarifs? Cause-t-il un dommage, ou plutôt ne fait-il pas naître seulement une crainte de dommage? Y a-t-il lieu de donner une indemnité préalable? Quelques personnes pensent que cette dernière question ne saurait être résolue affirmativement, parce qu'on ignore quelle sera la réduction du revenu. Mais cette difficulté est peu sérieuse, car on peut offrir à la compagnie de consigner la somme à laquelle le dommage pourra être évalué. Ce n'est même pas une difficulté, puisque l'abaissement du tarif n'est qu'un simple dommage et non pas une dépossession de la propriété.

L'abaissement du tarif, dit un autre membre, loin d'être toujours une cause de dommage, peut accroître la circulation et donner, en définitive, une augmentation de revenu. Il suffirait donc, lorsqu'on n'est pas d'accord sur ce point, de consigner la réduction probable du revenu.

Un autre membre pose ainsi la question :

«L'abaissement du tarif sera-t-il forcé, et obligera-t-on la compagnie à percevoir d'après ce «tarif réduit?»

S'il en est ainsi, c'est une dépossession : car qui pourra prouver que l'augmentation que l'on réalisera par l'application du nouveau tarif aura pour cause l'abaissement des taxes plutôt que le développement du commerce et de l'industrie? Il y aura donc toujours nécessité d'apprécier, d'évaluer les résultats, et de procéder en quelque sorte à une expertise.

Un autre membre est d'avis que l'abaissement du tarif pourrait avoir lieu par prévision, sauf à compter ensuite et à déterminer, comme il l'a déjà dit, soit une indemnité de dommage une fois payée, soit une annuité représentative de ce dommage, soit enfin le complément d'un minimum de revenu annuel. Que signifierait sans cela la décision prise à la fin de la huitième séance, et qui a déjà été rappelée par l'un des préopinants ?

M. le Président, résumant la discussion qui précède, pense que l'on peut appliquer à l'abaissement des tarifs des canaux le principe d'utilité publique; que le montant de la moins value prévue lors de cette réduction sera consigné, sauf à régler définitivement lorsque le dommage pourra être apprécié avec certitude, mais qu'il faut aussi qu'on prévoie une compensation de plus value : car, si, au lieu d'un dommage, il y avait élévation de produit, tout ne pourrait pas être abandonné aux compagnies.

Un membre dit que, puisqu'on reconnaît qu'il est toujours possible, pour cause d'utilité publique, d'abaisser les tarifs, il doit y avoir un moyen d'exécution. On pourrait calculer quel est le dommage, d'après le terme moyen des produits de cinq ou dix annés antérieures : s'il y avait diminution de revenu, il serait accordé une indemnité à la compagnie; dans le cas contraire, elle profiterait des bénéfices.

Un autre membre fait observer que l'État est bon comme garantie, et que, sous ce rapport, la consignation est inutile. Mais suffit-il d'assurer aux compagnies le produit moyen de cinq ou de dix années? Elles pourront objecter que, même sans le changement de tarif, il y aurait eu augmentation, et qu'elles sont privées de cette part des bénéfices.

Cette objection paraît fondée à un autre membre, et il croit que, lorsque l'on ne peut s'accorder avec les compagnies sur le moyen de leur tenir compte de l'abaissement du revenu, il faut faire décider immédiatement l'expropriation par le jury.

M. le Président estime qu'il faut distinguer deux systèmes. Dans l'un, qui s'applique au capital, le Gouvernement doit organiser, par un projet de loi, l'expropriation pour cause d'utilité publique et, au besoin, la prise de possession provisoire; dans l'autre, qui n'attaque que le revenu et dans lequel on ne veut abaisser qu'une partie du tarif, le Gouvernement doit pouvoir user de cette faculté sauf indemnité, et alors il doit y avoir fixation préalable de l'allocation ou des allocations successives destinées à représenter l'indemnité qui pourra être due aux compagnies.

La commission est d'avis que le Gouvernement peut, en faisant déclarer l'utilité publique de la réduction du tarif d'un canal, effectuer sur-le-champ cette réduction, moyennant payement ou consignation préalable de l'allocation immédiate ou des allocations successives destinées à représenter l'indemnité qui pourra être due à la compagnie pour compensation de cet abaissement du tarif.

Cette décision paraît compléter les travaux de la commission, et M. Masson, l'un de ses membres, se charge de préparer le rapport qui doit en faire connaître les résultats à M. le Ministre des finances.

La commission se sépare sans ajournement fixe, et ses membres seront prévenus à domicile lorsqu'il sera possible de leur donner lecture de ce rapport.

TREIZIÈME, QUATORZIÈME ET QUINZIÈME SÉANCE.

La commission s'est, en outre, réunie trois fois,

SAVOIR :

1° Le 19 mai 1840, pour entendre la lecture du procès-verbal de la dernière séance, qui a été adopté, et celle du résumé sommaire des procès-verbaux de la commission, dont un exemplaire se trouve ci-annexé; et de plus, pour débattre et poser les bases du rapport qu'elle doit faire au ministre;

2° Le 25 mai 1840, pour entendre une première lecture du rapport, auquel elle a jugé utile que M. le Rapporteur fît quelques modifications;

3° Enfin, le 1er juin de la même année, pour entendre une dernière lecture du rapport, dont elle a approuvé la rédaction.

Rapport de la commission instituée par arrêté du Ministre des finances, du 6 décembre 1838, pour examiner les moyens d'abaisser les droits de navigation sur les canaux (1).

Dans l'état actuel des voies de communication par terre ou par eau, qui sont ouvertes sur le territoire de la France, nos routes de terre portent encore les *quatre cinquièmes* des objets livrés à la circulation. Cependant l'entretien annuel de ces routes est, pour le budget, on le sait, une charge énorme et toujours croissante. Les contribuables ont donc un intérêt direct à ce que les chaussées puissent se décharger sur les canaux de la plus grande partie des fardeaux encombrants qui les écrasent. Le moyen le plus sûr d'arriver à cette transmutation si désirée, ce serait de faire que les transports par eau pussent s'effectuer en France *à très-bas prix,* c'est-à-dire que les tarifs de péages fussent très-modérés sur toutes les lignes de navigation. 1er juin 1840

Il en résulterait, au surplus, d'autres avantages non moins certains et d'une plus haute portée. Les houilles et les charbons, les minerais, les bois de chauffage et de construction, les fourrages, les vins, tous les grands produits, enfin, de notre sol et de notre industrie, lorsqu'ils ont à lutter contre la cherté des transports, ne peuvent pas échapper à ce dilemme funeste : ou bien ils s'accumulent, surabondants et dépréciés, sur les points de production, ou bien ils subissent, pour atteindre aux points de débouchés, un surhaussement de prix qui

(1) Voyez n° 8, p. 78.

en décourage la consommation; mais, transportés, au contraire, à moindres frais sur les canaux, ces mêmes produits pourraient être livrés désormais à des prix qui en favoriseraient l'écoulement, résultat non moins précieux pour les consommateurs que pour les producteurs.

Ce serait un vœu chimérique, sans doute, de souhaiter que l'État devînt assez riche un jour pour doter la France d'un vaste parcours de lignes canalisées, avec suppression de tous droits de navigation, comme il l'a déjà dotée d'un bel ensemble de routes royales, avec suppression de tous droits de barrières; mais du moins peut-on raisonnablement supposer que, si l'État était possesseur exclusif des lignes de navigation, il voudrait en réduire les péages au *minimum* nécessaire pour couvrir les frais d'entretien. Si des compagnies financières doivent rechercher, outre la restitution constante de ces frais, l'intérêt annuel des capitaux qu'elles ont déboursés, l'État peut sans dommage renoncer à cet intérêt, certain qu'il est d'en être ensuite indemnisé par les accroissements de la richesse publique, dans lesquels l'impôt lui donne toujours une juste participation.

Malheureusement les choses ne sont point ainsi. Tout ce qui existe en France de lignes navigables (excepté les fleuves, les rivières non canalisées et le canal du Centre), est hors de la main du Gouvernement pour la fixation des tarifs. Les anciens canaux, tels que ceux du Midi, de Briare, d'Orléans, etc., ont été concédés à perpétuité à des compagnies. D'autres canaux de création plus récente ont échappé, il est vrai, à une aliénation complète. Mais, quant aux uns, tels que le canal de Saint-Quentin, celui de l'Ourcq, celui de Beaucaire, etc., la perception des péages en a été concédée pour de longues périodes aux capitalistes qui ont concouru à leur construction; et, quant aux autres, tels que le canal latéral à la Loire, les canaux de Bourgogne, du Nivernais, du Berry, de la Somme, des Ardennes, etc., l'État s'en est bien réservé la gestion, mais en renonçant au droit de modifier les tarifs *sans le consentement des compagnies* qui lui ont prêté des fonds pour construire ces canaux.

Enchaîné par ces déplorables précédents, le Gouvernement fait, depuis quelques années, d'inutiles efforts pour satisfaire aux réclamations qui s'élèvent de toutes parts contre l'exagération des tarifs, et notamment dans le bassin de la Loire. C'est en vain qu'il a pris l'initiative de réduire les péages sur toutes les rivières, et d'abaisser son tarif sur le canal du Centre (1). Les compagnies n'ont jamais donné que des adhésions partielles et restrictives aux réductions analogues qui leur ont été demandées.

Cependant leurs perceptions ont encore besoin d'être réformées sous d'autres points de vue. Quelques compagnies ont déterminé, de leur propre autorité, le droit de navigation exigible sur certaines marchandises non dénommées dans les tarifs annexés à leurs titres originaires de concession : c'est un empiétement illégal. Leurs nouveaux tarifs sont chargés, d'ailleurs, de complications et de disparités qui mettent le redevable à la discrétion du préposé. Les uns imposent la charge *réelle*, et les autres la charge *possible*. Ici la taxe se calcule sur des mesures de capacité; là, sur des mesures de longueur, de poids ou de nombre.

---

(1) Cette dernière réduction, toutefois, ne pourra se réaliser que quand les canaux de Briare et du Loing (qui font partie de la même ligne) auront consenti des réductions analogues.

Ce n'est donc pas seulement l'abaissement général des droits de navigation intérieure qu'il s'agirait de conquérir, ce serait encore l'uniformité de la perception sur tous les canaux.

En présence des obstacles qui s'opposent, depuis longtemps, à ce que ce double but puisse être atteint, M. le Ministre des finances a, par un arrêté du 6 décembre 1838, nommé une commission qu'il a chargée de rechercher par quels moyens on pourrait triompher de ces obstacles.

Une note explicative, en date du 9 janvier 1839, accompagnée de plusieurs tableaux, expose sommairement les faits, et nous dispense de les reproduire dans ce rapport. En résumé, la commission est appelée à examiner les quatre questions suivantes :

1° Quel est le meilleur mode de perception du droit de navigation sur les canaux, et comment pourrait-on généraliser l'application de ce mode?

2° Les modifications qui pourraient avoir été apportées aux tarifs originaires des canaux de Briare, du Loing et d'Orléans, ainsi que les perceptions y établies *par assimilation,* sont-elles régulières et légales?

3° Comment les tarifs doivent-ils être définitivement fixés pour satisfaire aux réclamations du commerce et établir l'équilibre avec la ligne de navigation par la Saône et le canal de Bourgogne?

4° Quel serait le moyen légal d'obliger, au besoin, les compagnies propriétaires ou soumissionnaires des canaux, à modifier, s'il y a lieu, le mode de perception et les tarifs?

On va faire connaître les résultats de l'examen auquel la commission s'est livrée sur ces différentes questions, sans rien changer à l'ordre dans lequel elles ont été présentées.

1re Question. — *Quel est le meilleur mode de perception du droit de navigation sur les canaux, et comment pourrait-on généraliser l'application de ce mode?*

Si l'État était propriétaire libre de toutes les lignes de navigation, comme il l'est de toutes les routes de terre, la réponse à cette question serait facile, ou plutôt la question n'aurait probablement pas été posée. Les avantages d'une base uniforme de perception pour tous les canaux sont d'une telle évidence, que déjà le Gouvernement en a doté les voies navigables dont l'administration lui appartient. La difficulté ne consiste donc plus qu'à faire adopter cette amélioration par les compagnies qui s'y refusent. Ainsi résumé, le problème nous reporterait à la quatrième question. On dira cependant, pour répondre à celle-ci, que la commission regarde comme désirable, dans le double but de simplifier et d'uniformiser les tarifs :

1° Que le parcours de tous les canaux soit divisé par distance d'un myriamètre;

2° Que les péages soient calculés en raison composée du nombre parcouru de ces distances et de la charge réelle du bateau;

3° Que cette charge réelle soit mesurée par le volume d'eau déplacé;

4° Que les matières du chargement soient distribuées en un petit nombre de classes;

5° Que le tonneau de mer, de mille kilogrammes, devienne partout l'unité de poids;

6° Qu'un tarif uniforme puisse être rendu applicable à tous les canaux, sans exception, mais seulement comme *maximum* des taxes exigibles, en telle sorte que, dans certaines localités, ou pour certains cas, ces taxes puissent encore être réduites ;

7° Enfin, que le tarif général en *maxima* soit réglé par une loi, et les tarifs particuliers par des ordonnances royales.

2e QUESTION. — *Les modifications qui pourraient avoir été apportées aux tarifs originaires des canaux de Briare, du Loing et d'Orléans, ainsi que les perceptions y établies par assimilation, sont-elles régulières et légales ?*

Des lettres patentes de 1638 ont concédé à perpétuité le canal de Briare à une compagnie, et de nouvelles lettres patentes de 1642 ont modifié son tarif, mais sans réserver explicitement à l'État un droit de révision ultérieure. Cette compagnie a produit elle-même un tableau comparatif de son tarif de 1642 et de celui qu'elle applique aujourd'hui. Nous avons remarqué dans ce tableau que la compagnie a introduit une foule d'articles nouveaux, dont les plus importants sont les houilles et les fers, et qu'elle les a taxés arbitrairement, sans autres règles que sa volonté. En effet, les prétendues assimilations dont elle se prévaut donneraient presque toutes des droits plus forts que ceux qu'elle perçoit. Ainsi, par exemple, un bateau chargé de bouteilles vides ne paye que 80 francs, au lieu de 500 francs, que la compagnie, dit-elle, aurait le droit d'exiger. Elle prétend aussi qu'elle pourrait faire payer 510 francs à un bateau de charbon de bois, allant de Briare à Montargis ; mais elle veut bien ne lui demander que 90 francs.

Sans s'étendre davantage sur les autres modifications arbitraires qui sont signalées dans la note explicative du 9 janvier, la commission est d'avis qu'en principe le tarif annexé aux lettres patentes de 1642 était une clause fondamentale de la concession, et que *la compagnie n'avait pas eu le droit d'y rien innover,* sans le consentement de l'autorité, de qui la concession était émanée. Quel qu'ait été le silence du titre primitif sur le droit d'intervention appartenant à l'État, le droit résultait implicitement de la nature même du contrat bilatéral qui liait les compagnies, envers le public, à perpétuité; c'était une sorte de charte qui ne pouvait pas être modifiée par ceux-là mêmes dont elle limitait les prérogatives.

D'un autre côté, et à part toute stipulation particulière, le Gouvernement doit exercer sur les canaux, comme sur toutes les grandes voies de communication, une police administrative, une haute surveillance, qui lui font un devoir d'empêcher que des compagnies exploitantes ne prélèvent sur le public des rétributions non autorisées. Peut-être ce mandat lui suffirait-il pour l'armer du droit souverain de provoquer aujourd'hui la révision des péages qui se perçoivent sur les canaux concédés à quelque titre que ce soit.

Indépendamment de ces considérations générales, les canaux d'Orléans et du Loing se trouvent, en outre, sous l'empire de certaines conditions spéciales qui motivent et même qui appellent la révision de leurs tarifs. La propriété de ces canaux a été constituée par un décret du 16 mars 1810, qui dispose, articles 6 et 37, que la compagnie ne pourra faire aucunes constructions nouvelles, sans en avoir soumis le devis à la direction générale des

ponts et chaussées *et avoir obtenu son autorisation.* De plus, l'article 8 de ce décret est ainsi conçu : « Il ne sera rien changé à ces tarifs avant l'expiration de trente années, époque à laquelle ils pourront être *revisés* et *augmentés,* s'il y a lieu. » Vainement on a voulu équivoquer sur la liaison des deux mots *revisés* et *augmentés,* pour prétendre que cette faculté n'était réservée que dans un seul sens, celui de l'augmentation des tarifs, si elle était sollicitée par la compagnie. Cette interprétation nous a paru contraire au texte comme à l'esprit du décret de 1810. Nous avons donc conclu que, pour les canaux d'Orléans et du Loing, plus encore que pour celui de Briare, le Gouvernement pouvait puiser, dans l'acte même de concession, un droit incontestable de reviser les tarifs, et, par contre, que toutes les modifications qui y ont été faites sans sa participation par les compagnies elles-mêmes sont irrégulières et illégales.

3e QUESTION. — *Comment les tarifs doivent-ils être définitivement fixés pour satisfaire aux réclamations du commerce et établir l'équilibre avec la ligne de navigation par la Saône et le canal de Bourgogne ?*

La cherté des canaux du Loing et de Briare fait déserter la navigation du bassin de la Loire et préférer celle moins dispendieuse du canal de Bourgogne, bien qu'il y faille traverser cent quatre-vingt-onze écluses au lieu de cent quarante-cinq. Ainsi le commerce se trouve détourné de ses voies naturelles, et, de plus, l'État, intéressé dans la première de ces lignes par son canal du Centre, supporte une part des dommages qui occasionne cette exagération dont il n'est pas complice. Les moyens de faire cesser un tel état de choses sont plus faciles à signaler qu'à réaliser. La note déjà citée du 9 janvier 1839 en indique quelques-uns pages 17 et 18, et la commission s'y réfère. Tout se réduirait à égaliser les péages sur les deux lignes, ce qui revient à dire qu'il conviendrait de baisser les tarifs sur tous les canaux du bassin de la Loire.

En discutant cette question de l'égalité des tarifs sur quelques lignes, nous avons été conduits à la généraliser, et à reconnaître que ce serait un grand bienfait pour la France entière que les voies de navigation qui sont ouvertes à travers les différentes parties du territoire le fussent partout *à des conditions égales.* Il est bien entendu qu'il ne s'agit pas d'égaliser *l'ensemble des frais de parcours,* sur chacune des lignes qui convergent vers la capitale, ce grand foyer des consommations et des échanges. Un tel nivellement n'irait rien moins qu'à effacer la différence des situations géographiques : il ne serait ni raisonnable ni possible. Mais la commission regarde comme éminemment utile et praticable l'adoption d'un système commun de droits de navigation pour tout le royaume, en ce sens que partout les marchandises seraient classées dans les mêmes catégories, et taxées d'après une base uniforme de poids réels et de distances parcourues; qu'enfin, et quant à la quotité des taxes, il y aurait un *maximum* pour chaque classe, qui ne pourrait jamais être excédé par les tarifs des compagnies concessionnaires; que même ces compagnies ne pourraient pas, sans l'adhésion du Gouvernement, modifier leurs tarifs *en moins,* attendu qu'autrement elles pourraient abuser

quelquefois de cette latitude pour vaincre certaines concurrences et jeter la perturbation dans les rapports commerciaux par des alternatives de hausses et de baisses temporaires.

Ces vues sur une égalisation complète des péages rentrent, au surplus, dans ce que nous avons proposé plus haut, en réponse à la première question. Pour rendre plus sensibles les améliorations dont la commission vient d'exprimer le vœu, elle joint au présent rapport un projet de tarif en *maxima*, tel qu'il pourrait être appliqué, non-seulement aux canaux du bassin de la Loire, mais à ceux du Midi, de Bretagne, et généralement à tous les autres canaux.

4e Question. — *Quel serait le moyen légal d'obliger, au besoin, les compagnies propriétaires ou soumissionnaires des canaux, à modifier, s'il y a lieu, le mode de perception et les tarifs?*

Le droit qu'a le Gouvernement de reviser les tarifs des compagnies dérive, quant aux unes, comme on l'a démontré, de la nature même de leurs chartes de concession, et, pour toutes indistinctement, de la haute surveillance qu'il doit exercer sur les grandes voies de communication. Si jusqu'ici les compagnies ont contesté impunément un droit si nécessaire, c'est qu'on n'a pas encore eu recours au moyen extrême dont l'intérêt général peut toujours s'armer contre les intérêts privés qui lui font obstacle : nous voulons dire *l'expropriation*. Il est à prévoir que, quand elles verront le Gouvernement mis en mesure d'employer contre elles ce dernier moyen, elles se montreront plus conciliantes.

Le droit d'expropriation pour cause d'intérêt public légalement constaté, mais avec une indemnité préalable, est écrit dans l'article 9 de la Charte en termes formels et qui ne souffrent pas d'exception. Si la propriété foncière, la plus solide base des sociétés, a dû fléchir sous ce droit souverain, on conçoit qu'il plane *à fortiori* sur tous les autres genres de propriété et de droits privés.

Ainsi donc, que les concessionnaires de canaux le soient à perpétuité et se prétendent, à ce titre, propriétaires *du fonds* (qualité qui peut leur être déniée), ou qu'ils jouissent seulement d'un usufruit limité, comme les concessionnaires à temps; qu'ils réunissent même la double qualité de créanciers hypothécaires et des copartageants futurs du revenu, comme les compagnies soumissionnaires des traités de 1821 et 1822, la commission déclare à l'unanimité, et après un mûr examen de la question, qu'à son avis aucun d'eux ne peut être exempt de l'application du grand principe d'expropriation inscrit dans la Charte.

A la vérité, la loi de 1833 n'a pas réglé la procédure, en ce qui concerne ce genre exceptionnel de propriété. Nous reconnaissons donc qu'une loi spéciale serait nécessaire pour déterminer à leur égard un mode particulier de dépossession et d'indemnisation. Voici les bases principales sur lesquelles nous croyons que cette loi devrait être rédigée.

Le droit de l'État à reviser et modifier tous les tarifs de péage sur les canaux concédés serait d'abord formellement énoncé, à charge par le Gouvernement d'allouer, s'il y avait lieu, aux concessionnaires une indemnité proportionnelle à la diminution de revenu qui serait présumée devoir en résulter.

Le ministre des finances serait autorisé à traiter de gré à gré avec les concessionnaires

pour la fixation de cette indemnité, et, si on tombait d'accord, le traité devrait être sanctionné par une ordonnance royale rendue sous la forme de règlement d'administration publique. Si une compagnie se refusait aux modifications exigées dans son tarif, ou si elle n'acceptait pas l'indemnité qui lui serait offerte, le ministre des finances pourrait s'emparer, au nom de l'État, de la perception des péages, et en opérerait immédiatement la réduction dans la limite des *maxima* déterminés par le tarif général annexé à la loi.

Néanmoins, et avant de réaliser cette prise de possession, le ministre devrait verser entre les mains des concessionnaires, ou, sur leur refus, à la caisse des consignations, au commencement de chaque trimestre et d'avance, une somme équivalente *à la diminution présumée des revenus* de l'ancien tarif pendant une période correspondante. Le produit net du péage modifié serait également versé par le trésor au bout du trimestre. La compagnie étant ainsi maintenue dans l'intégrité de ses anciens revenus, par voies annulées d'indemnité et de restitution, elle devrait, par réciprocité, continuer de remplir ses précédentes obligations, c'est-à-dire faire sur le canal tous les travaux d'entretien et de réparation qui seraient jugés nécessaires. Si elle refusait ou négligeait ces travaux, le Gouvernement devra être autorisé par la loi à les faire exécuter lui-même, aux frais et risques de ladite compagnie.

Quant aux moyens de constater le revenu ancien dont une exploitation de canal aura été privée, on recourrait en vain à la notoriété publique et au procédé des enquêtes. Il n'existera dans le voisinage aucunes propriétés analogues et dont les produits puissent servir de base à l'évaluation. C'est seulement auprès de la compagnie elle-même qu'on trouvera quelques données pour apprécier le dommage : il conviendra donc d'exiger la production de ses livres et des comptes périodiques que ces sortes d'administrations sont toujours tenues d'établir pour leurs actionnaires. Il est vrai que ces données seront moins concluantes pour faire présager quel devra être le revenu réduit après le changement du tarif et par le fait seul de ce changement; mais il y a là une impossibilité qui réside dans le fond des choses. Tout contrat aléatoire repose sur l'inconnu, et cela n'empêche pas que cet inconnu ne reçoive une valeur estimative dans les transactions. Il pourra même arriver que les premières bases d'évaluation qu'on vient de supposer n'existeront pas, comme, par exemple, pour un canal tout récemment achevé et sur lequel les droits de navigation ont à peine commencé d'être perçus. Il faudra bien alors se contenter de bases moins positives, telles que le montant des capitaux qui auront été employés à construire le canal, les transports qui s'effectuaient précédemment par les voies de terre que ce canal doit remplacer, enfin toutes les données que la raison suggérera et dont les imperfections réciproques se neutraliseront par un rapprochement général judicieusement combiné.

Mais, en voyant qu'on serait obligé de recourir à des éléments de calcul d'une appréciation si délicate, nous n'avons pas cru qu'il serait convenable de demander aux populations locales ces nombreux jurés que la loi de 1833 appelle à évaluer les indemnités d'expropriation. Nous avons pensé que, dans tous les cas de dépossession partielle ou intégrale des revenus des canaux, soit qu'il y eût à estimer la valeur peu importante d'une réduction exigée sur quelques articles d'un tarif, soit qu'il fallût évaluer la totalité des revenus d'un canal exproprié par l'État, il

serait toujours suffisant, et en même temps toujours nécessaire, de confier l'estimation du revenu réduit ou exproprié à un tribunal arbitral, qui serait choisi parmi des hommes spéciaux, tels que des architectes, des ingénieurs civils, des magistrats, des grands propriétaires, en un mot, des notabilités scientifiques ou sociales. Trois de ces arbitres seraient nommés par la compagnie intéressée, trois par le ministre des finances, et trois par la cour royale du ressort où réside l'administration de la compagnie. C'est là qu'on trouverait, nous le croyons du moins, les plus sûres garanties de lumières et d'impartialité.

Que si une compagnie récalcitrante se refusait à désigner ses trois arbitres, la loi fixerait un délai, passé lequel ils seraient nommés d'office par la même cour royale. C'est ainsi qu'on procède dans tous les cas analogues.

Passant aux soumissionnaires des canaux de 1821 et 1822, nous avons analysé la nature de leur contrat, et il nous a paru que l'État se trouvait lié envers eux à deux titres différents : 1° comme emprunteur des capitaux qui ont été employés à creuser ces canaux, et débiteur des intérêts stipulés jusqu'à l'entier amortissement; 2° comme s'étant engagé à les faire jouir, après certains délais et durant un certain laps de temps, *de la moitié des revenus nets* des canaux hypothéqués à l'emprunt.

Ces deux sortes d'engagements se résolvent de deux manières distinctes:

Le premier, qui consiste à servir des intérêts annuels et un amortissement successif, a pour terme volontaire l'offre réelle de rembourser aux compagnies les capitaux exprimés dans le contrat, ou, si l'on veut, l'équivalent en capital des intérêts qui y avaient été stipulés.

Quant aux droits de venir un jour partager avec l'État les revenus nets du canal, droits représentés par des actions de jouissance, ils constituent une sorte de prime détachée, qui ne peut pas se confondre avec les intérêts annuels, et qui ne s'éteindrait pas, comme ceux-ci, par le fait seul du remboursement des capitaux. L'État aura donc à s'appuyer, pour en déposséder les soumissionnaires de 1821 et 1822, sur son droit général d'expropriation pour cause d'intérêt public, et à leur appliquer les règles spéciales qu'on vient d'indiquer pour la dépossession des concessionnaires des autres canaux. Il pourra acquérir leurs actions de jouissance, soit à l'amiable et d'après le cours de la Bourse, soit, sur leur refus, d'après l'évaluation qui en sera faite par le tribunal arbitral.

La commission pense que ces deux modes distincts de libération (l'expropriation et le remboursement) devront être spécifiés dans la loi, avec l'alternative pour l'État d'employer l'un indépendamment de l'autre. On ajouterait que, si l'État s'abstenait de rembourser les capitaux de l'emprunt et se bornait à éteindre les actions de jouissance, le premier effet de cette dépossession partielle devrait être la réduction forcée des tarifs.

Une circonstance serait encore à prévoir : souvent la diminution occasionnée dans les revenus d'un canal pourra n'être que fort minime et ne devoir amener, dans l'intérêt d'aucune des parties, la dépossession entière des concessionnaires récalcitrants. Il conviendrait de statuer qu'en pareil cas la main mise sur les perceptions n'aurait été qu'une mesure de sûreté temporaire, mais qu'après la réforme des tarifs ces perceptions seraient rendues à la compagnie. La loi devrait déclarer à cette occasion que, dans tous les cas, l'expropriation sera facultative

pour le Gouvernement, mais que jamais elle ne pourra être exigée de lui par les compagnies.

Enfin nous avons agité la question de savoir si toujours l'indemnité *devrait être préalable*, même lorsqu'il y aurait réduction faible ou douteuse des revenus, suppression des actions de jouissance, ou toute autre atteinte partielle aux droits des concessionnaires, qui n'entraînerait pas une dépossession intégrale, une véritable expropriation.

Quelques membres, se fondant sur des assimilations puisées dans la jurisprudence connue de l'administration des travaux publics, ont pensé qu'alors il suffirait d'allouer ce qu'on appelle des *indemnités de dommage*, lesquelles ne se liquident et ne se payent que quand ce dommage a pu être évalué, c'est-à-dire après qu'il *a eu lieu*. Nous ne nous sommes pas dissimulé qu'en effet les arbitres éprouveront une extrême difficulté à apprécier d'avance les effets probables de certaines modifications dans les tarifs, modifications qui peut-être accroîtront la recette finale au lieu de la réduire. Cependant nous n'avons pas cru devoir nous arrêter devant cet obstacle inhérent à la nature même du sujet. Le mot *préalable* a été justement consacré par la Charte pour l'indemnisation de tout sacrifice d'une propriété privée qui serait réclamé par l'intérêt public : c'est une sauvegarde précieuse qui s'enracine de jour en jour dans notre droit public; nous ne proposerons pas de l'ébranler par des exceptions. En conséquence, la commission a été d'avis que, dans tous les cas où l'État imposerait aux concessionnaires de canaux des modifications de tarif, d'où il devrait résulter une réduction quelconque de leurs revenus, il leur devrait *une indemnité préalable*.

Ici se termine la tâche qui nous avait été confiée. Un projet de loi qui serait rédigé dans le sens des principales dispositions qu'on vient d'indiquer, répondrait, nous n'en doutons pas, aux vœux du public et au bon vouloir du Gouvernement. Une ordonnance royale réglerait les mesures particulières d'exécution, dans le détail desquelles nous ne sommes pas entrés. Une fois étayé sur cette législation spéciale, le pouvoir reprendrait utilement ses négociations avec les compagnies. Nos propositions n'ont point eu pour but de lui faire abandonner cette voie de conciliation, mais d'y rendre désormais ses tentatives plus efficaces, par la seule influence des moyens coercitifs dont on le verrait armé.

Tarif des droits de navigation à percevoir comme maximum *sur les canaux, par distance d'un myriamètre.*

	MARCHANDISES TRANSPORTÉES EN BATEAU.	Par tonneau de mer de 1,000 kilog.
1re CLASSE	Toutes les marchandises non dénommées dans les classes suivantes	00f 30c
2e CLASSE	Bois bruts et équarris et dérivés du bois; charbon de bois	00 20
	Fourrages de toute espèce	
	Marbres et granits bruts et pierre de taille	
	Briques, tuiles et ardoises	
	Ciment et asphaltes	
	Fers et fontes non ouvrés	
	Cendres neuves	

3e CLASSE	Mine et minerai, scories de métaux, charbon de terre et coke Cendres lessivées, tourbe, fumier et engrais de toutes sortes Chaux et plâtre Pierres et moellons Marne, argile, sables et graviers	00f 10c

TRAINS ET RADEAUX.	Par mètre cube de leur volume dans le canal.
Bois de charpente	00f 20c
Bois de chauffage	00 10

Les marchandises quelconques, autres que les bois, qui seraient transportées en trains ou sur des radeaux, payeront les mêmes droits que si elles étaient chargées sur des bateaux.

BASCULES À POISSON.	Par mètre cube.
Volume extérieur du réservoir	00f 20c

BATEAUX VIDES.	Par tonneau de mer de 1,000 kilog.
Charge possible des bateaux	00f 02c

Tout bateau dont le chargement ne donnerait pas lieu à la perception d'une taxe au moins égale à celle qui serait due à vide sera imposé comme bateau vide.

EXEMPTIONS.

Sont exempts des droits :

1° Les bâtiments et bateaux de la marine royale, employés sans intervention de fournisseurs ou d'entrepreneurs;

2° Les bateaux employés exclusivement aux travaux de construction et d'entretien des canaux ;

3° Les bacs et batelets *autorisés*, servant à traverser d'une rive à l'autre.

ASSIMILATIONS.

Une ordonnance du Roi, rendue sur le rapport du ministre des finances et d'après la proposition du directeur de l'administration des contributions indirectes, pourra ranger, par assimilation, dans la deuxième ou la troisième classe, des marchandises non dénommées au présent tarif, et qui, à défaut de cette exception, seront passibles du droit le plus élevé.

21.

Le Ministre des travaux publics, à M. le Ministre des finances.

MONSIEUR LE MINISTRE ET CHER COLLÈGUE,

1 avril 1840. J'ai eu l'honneur de vous transmettre, il y a huit jours, un projet de loi (1) concernant l'abais-

(1) Voir ci-dessus, n° 19, pag. 150.

sement des tarifs sur les canaux du centre et de l'est de la France, en vous priant de vouloir bien l'examiner, et de le présenter aux Chambres, si vous partagiez mon opinion sur la nécessité des réformes qu'il opère. Hier j'ai de nouveau réclamé de votre obligeance une prompte solution pour cette affaire; vous m'avez répondu qu'il vous fallait du temps pour délibérer et pour consulter la commission des canaux.

Je pense comme vous, Monsieur le Ministre et cher collègue, qu'il serait à la fois utile et convenable de prendre l'avis de la commission sur la question de location, la seule qui n'ait pas été discutée dans son sein.

Quant aux autres questions, à l'abaissement et à la quotité du tarif, à l'expropriation des canaux concédés, au rachat des actions de jouissance, et aux autres moyens, soit amiables, soit coercitifs, d'amener les compagnies à composition; elles me paraissent avoir été suffisamment discutées dans les nombreuses et intéressantes séances de la commission, et j'ai été heureux de lui voir partager mes opinions sur plusieurs points essentiels.

Pour mettre la commission à même de reprendre ses opérations, je vous renvoie, Monsieur le Ministre et cher collègue, les procès-verbaux de ses séances.

Je me permettrai en même temps de vous répéter combien je crois *urgent* de saisir les Chambres du projet, et combien chaque jour de délai peut amener avec lui d'inconvénients.

Déjà, comme député, j'ai eu l'honneur de soumettre à l'examen des bureaux de la Chambre, sous la forme de proposition, le projet de loi que je vous ai remis, et les bureaux, à l'unanimité, ont autorisé la lecture.

L'opinion publique s'est associée aux désirs d'une réforme si nécessaire, et l'attend avec impatience.

Je reçois chaque jour de nombreuses pétitions relatives aux tarifs des canaux, et spécialement à la mise en perception du canal latéral à la Loire, et je ne puis calmer l'impatience des réclamants qu'en promettant une loi générale dans un avenir prochain.

Il est à craindre que les réclamations, si on ne se hâte d'y satisfaire, ne fassent de nouveau explosion à la tribune : les intérêts d'un grand nombre de départements sont compromis; l'éveil est donné; beaucoup de députés peuvent céder au désir, peut-être au devoir, de reprendre l'initiative dont j'avais usé.

Il me semble que c'est là une question qui, après avoir été examinée par vous, devra être soumise au cabinet.

Comme ministre des travaux publics, d'ailleurs, les retards me jettent dans un embarras dont il m'importe de sortir. Demanderai-je des crédits aux Chambres pour les travaux d'achèvement exécutés sur les canaux? Je ne me sens nullement porté à renouveler ces demandes incessantes de crédits supplémentaires, qui se reproduisent chaque année, sans qu'on puisse jamais montrer au pays le terme certain ni le résultat définitif de ses sacrifices.

L'achèvement à forfait par des fermiers poserait le terme et assurerait le résultat. On sait que le sacrifice qu'il exigerait serait au moins le dernier; on comprend qu'il donnera une

garantie de l'achèvement prompt et complet des travaux : aussi la Chambre en a-t-elle vu la proposition avec satisfaction. Ainsi la question d'achèvement se rattache essentiellement à celle de la location; toute la loi fait un corps dont il faut attendre l'ensemble, et sous ce point de vue je dois hâter de tous mes efforts la solution définitive.

Quant à la question de location, je ne puis que me référer au projet d'exposé de motifs que j'ai eu l'honneur de vous soumettre : j'ai insisté sur la nécessité de débarrasser l'État de cette gestion ingrate et pénible; et, pour ce qui est de la protection que vous pouvez penser devoir, comme ministre des finances, à l'administration des contributions indirectes, permettez-moi de vous faire remarquer que de mon côté je n'ai pas hésité, en présence de l'intérêt du pays, et aussi, je peux le dire, de l'intérêt bien entendu du trésor, à dessaisir les ponts et chaussées des attributions qui leur ont été jusqu'à présent confiées dans la gestion et l'entretien des canaux. L'administration des ponts et chaussées ne réclamera point.

La commission des canaux est parfaitement disposée à vous seconder : vous connaissez déjà les lumières et l'expérience des membres qui la composent; je puis vous répondre du zèle et de l'activité qu'elle mettra à seconder l'impulsion que vous voudrez bien lui donner.

D'ailleurs, vous le savez, toutes ces questions sont anciennes; elles ont été bien souvent traitées dans les Chambres et dans le public : après tant de discussions, j'ai tout lieu de croire que la commission ne demandera pas un long délai.

Dans le précédent ministère, MM. Dufaure et Passy étaient d'accord sur ce projet; ils l'ont dit à la tribune, et j'en ai pris acte comme député.

J'espère, Monsieur et cher collègue, que tous ces motifs vous feront partager le désir que j'éprouve de répondre enfin aux justes réclamations du commerce et de l'industrie d'une portion notable de la France, et la crainte que je ressens de voir le cabinet, s'il ajournait la question, privé d'une initiative honorable, qui lui appartient, et qu'on lui reprocherait à coup sûr de n'avoir pas exercée.

Agréez, etc.

22.

Le Ministre des travaux publics, à M. le Ministre des finances.

20 juin 1840. Le conseil des ministres, dans sa séance d'aujourd'hui, statuant sur la demande que je lui ai faite avec votre consentement, m'a autorisé à diriger les négociations ayant pour objet d'obtenir, des compagnies propriétaires de canaux ou d'actions de jouissance sur les canaux, les diminutions de droits que le commerce réclame depuis si longtemps et avec tant d'instance :

il a été convenu, en outre, qu'après m'être entendu avec vous sur les bases de ces négociations, nous en présenterions de concert le résultat au conseil, pour être statué ce qu'il appartiendra.

Vous avez paru disposé à adopter comme point de départ le rapport qui vous a été récemment présenté par la commission spéciale formée, auprès de votre ministère, par arrêté de l'un de vos prédécesseurs, en date du 6 décembre 1838; je vous prie, en conséquence, de vouloir bien m'adresser une copie de ce document, en y joignant les observations qui vous paraîtraient convenables pour atteindre le but important que nous nous proposons.

Veuillez agréer, etc.

Le Ministre des finances, à M. le Ministre des travaux publics.

Monsieur le Comte et cher collègue, en rappelant, par la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 20 du courant, que le conseil des ministres vous a autorisé à diriger, auprès des compagnies, les négociations ayant pour objet l'abaissement des tarifs sur les canaux concédés ou exécutés par voie d'emprunt, vous m'invitez à vous adresser une copie du rapport de la commission instituée par l'un de mes prédécesseurs pour l'examen de ces questions. Vous désirez que j'y joigne mes observations sur la marche à suivre pour atteindre le but proposé. 27 juin 184

Je m'empresse de vous transmettre une copie du rapport de la commission. Quant aux observations que vous me demandez, je ne puis que me référer à la lettre que je viens de recevoir de M. le Directeur de l'administration des contributions indirectes, sous la date du 26 de ce mois, et dont j'ai l'honneur de vous adresser également copie.

Agréez, etc.

Copie d'une lettre adressée à M. le Ministre des finances, le 26 juin 1840, par le conseiller d'État directeur de l'administration des contributions indirectes.

Monsieur le Ministre,

Vous m'avez fait l'honneur de me communiquer une lettre, en date du 20 de ce mois, par laquelle M. le Ministre des travaux publics, après vous avoir rappelé que le conseil des ministres l'a autorisé à diriger, auprès des compagnies, les négociations ayant pour objet l'abaissement des tarifs sur les canaux concédés ou exécutés par voie d'emprunt, vous demande

de lui adresser, avec une copie du rapport de la commission spéciale qui s'est occupée de ces questions au ministère des finances, vos observations sur la marche à suivre pour atteindre le but qu'on se propose.

Je crois devoir, Monsieur le Ministre, mettre sous vos yeux les précédents sur cette question.

L'administration ayant préparé, en 1838, un projet de nouveau tarif pour le canal de la Somme, il fut décidé, à cette occasion, entre le ministre des finances et celui des travaux publics, que la révision des tarifs de navigation des canaux concédés ou exécutés par voie d'emprunt serait réservée au ministère des finances. C'est à la suite des premières démarches tentées d'après cette détermination que fut instituée la commission qui vous a adressé son rapport le 1er juin courant. Il est à remarquer, d'ailleurs, qu'en 1838 les travaux publics, l'agriculture et le commerce ne formaient qu'un seul département, et que ce n'est pas relativement aux travaux publics que M. Martin (du Nord) croyait son intervention utile auprès des compagnies, mais parce que cette question touchait aux intérêts les plus importants du commerce et de l'industrie. (Voir sa dépêche du 6 octobre 1838.)

Ceci, au surplus, n'est pas de nature à arrêter la résolution adoptée par le conseil des ministres, et par suite de laquelle M. le comte Jaubert est chargé d'entamer les négociations avec les compagnies dans le but d'arriver à un abaissement général des tarifs sur les canaux. Mais je pense qu'en partant des conclusions du rapport de la commission, qui vous a été remis, la connaissance exacte des dépenses et du produit de chacun des canaux pour lesquels il y aurait à traiter, et particulièrement des quantités transportées, doit être le préliminaire obligé de toute démarche. L'administration possède ces résultats, en ce qui concerne les canaux exécutés par voie d'emprunt. Le premier soin est donc d'obtenir des autres compagnies de semblables documents, puisque c'est avec leur secours seulement qu'il sera possible de calculer les diminutions de produits résultant de la réduction des taxes, et d'asseoir les bases d'une transaction.

Je ne puis avoir en ce moment d'opinion arrêtée sur les conditions à poser dans les traités à intervenir, et je ne crois pas, Monsieur le Ministre, que vous soyez davantage à même d'adresser sur ce point, à M. le comte Jaubert, l'avis qu'il vous demande; mais j'estime que la conclusion de ces traités et les propositions législatives qui s'ensuivront, devant, en définitive, être du ressort du département des finances, les projets vous seront nécessairement communiqués, et alors seulement je pourrai vous soumettre les observations qu'ils me suggéreront.

Je vous remets copie du rapport de la commission, et la lettre de M. le Ministre des travaux publics.

Je suis avec respect, etc., etc.

23.

Le Ministre des travaux publics, à MM. les Membres des conseils d'administration des compagnies des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, de Roanne à Digoin, des quatre canaux, des trois canaux, des canaux de Bourgogne et du Rhône au Rhin.

Messieurs, vous savez que depuis longtemps il s'est élevé de nombreuses réclamations contre les tarifs des canaux; les plaintes du commerce sont devenues plus vives encore pendant ces dernières années; des propositions ont même été faites dans le sein des Chambres. Dès la fin de l'année 1838, l'attention du Gouvernement avait été éveillée, et une commission avait été nommée par M. le Ministre des finances pour examiner les principales difficultés que soulève cette question. Cette commission vient de terminer son travail. 30 juin 1840

Le Gouvernement, désirant traiter à l'amiable avec les compagnies, a décidé que des négociations seraient ouvertes, et j'ai été chargé de les diriger.

Je vous engage donc, Messieurs, à faire désigner par votre compagnie deux commissaires qui la représenteront aux conférences et lui transmettront mes propositions, sur lesquelles elle aura ensuite à délibérer dans la forme prescrite par les statuts.

J'espère, Messieurs, que les compagnies seconderont par leur bonne volonté les efforts du Gouvernement pour amener promptement un résultat qui puisse satisfaire tous les intérêts engagés dans la question, et que les mesures législatives qui devront nécessairement intervenir au commencement de la session prochaine n'auront pas d'autre objet qu'une transaction à sanctionner.

La première assemblée des commissaires se réunira sous ma présidence le 20 juillet, à huit heures du matin, au ministère des travaux publics. Cette lettre servira de convocation.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics, à MM. les Membres des conseils d'administration des compagnies, etc.

Messieurs, suivant le désir qui m'a été exprimé par plusieurs personnes intéressées dans les diverses compagnies de canaux, invitées par ma lettre du 30 juin à envoyer des délégués à la réunion du 20 du présent mois, j'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus copie du tarif proposé par la commission du ministère des finances. 3 juillet 1840.

Agréez, etc.

(Pour le tarif, voyez ci-dessus, n° 20, pag. 201.)

24.

Conversion du tarif annexé à la loi de 1822 sur les canaux, pour le rendre applicable au tonneau de mer de 1,000 kilogrammes et à la distance d'un myriamètre, au lieu des mesures diverses indiquées dans ce tarif pour une distance de 5,000 mètres, avec l'indication des réductions consenties par la compagnie des quatre canaux dans sa séance du 10 novembre 1838, et celle des taxes proposées par la commission du ministère des finances, suivant l'état joint à la lettre du Ministre des travaux publics du 3 juillet 1840.

MARCHANDISES TAXÉES DANS LE TARIF DE 1822.	PAR CINQ KILOMÈTRES.			DROIT PAR 1,000 KILOGRAMMES OU TONNEAU DE MER et par myriamètre.		
	DROIT du tarif de 1822.	POIDS moyen du kilolitre en kilogrammes	DROIT par 1,000 kilog. ou tonneau de mer.	TARIF de 1822 à l'unité de millime.	RÉDUCTION à moitié, consentie pour les canaux de Bretagne et le canal latéral à la Loire, jusqu'au 1er avril 1841.	TARIF proposé par la commission des finances*.
Au kilolitre.						
Froment en grains	0f 250m	750k	0f 333m $\frac{1}{3}$	0f 666m	0f 333m	0f 30c / 0. 10
Farine de froment	0. 250	573	0. 436 $\frac{172}{573}$	0. 872	0. 436	0. 30 / 0. 10
Orge, seigle, blé de Turquie en grains	0. 175	693	0. 252 $\frac{366}{693}$	0. 505	0. 252	0. 30 / 0. 10
Farine de seigle, orge et blé de Turquie ou maïs	0. 175	546	0. 320 $\frac{280}{546}$	0. 641	0. 320	0. 30 / 0. 10
Avoine et autres menus grains	0. 125	450	0. 277 $\frac{35}{45}$	0. 555	0. 277	0. 30 / 0. 10
Sel marin et autres substances de ce genre	0. 300	970	0. 309 $\frac{27}{97}$	0. 618	0. 309	0. 30 / 0. 10
Vin et autres boissons	0. 400	991	0. 403 $\frac{627}{991}$	0. 807	0. 403	0. 30 / 0. 10
Eau-de-vie et autres liqueurs	0. 400	913	0. 438 $\frac{106}{913}$	0. 877	0. 438	0. 30 / 0. 10
Cidre, bière et poiré	0. 200	1,026	0. 194 $\frac{956}{1026}$	0. 389	0. 194	0. 30 / 0. 10
Au quintal métrique.						
Mine et minerai	0. 015	"	0. 150	0. 300	0. 150	0. 10
Scories de métaux	0. 022	"	0. 220	0. 440	0. 220	0. 10
Fer, fonte et autres métaux non ouvrés	0. 030	"	0. 300	0. 600	0. 300	0. 20
Idem ouvrés	0. 030	"	0. 300	0. 600	0. 300	1. 30 / 0. 10
Cristaux et porcelaines	0. 044	"	0. 440	0. 880	0. 440	0. 30 / 0. 10
Faïence, verres à vitre, verres blancs et bouteilles	0. 030	"	0. 300	0. 600	0. 300	0. 30 / 0. 10
Sucre, café, huile, savon, coton ouvré ou non ouvré; Chanvre, lin ouvré, tabac, bois de teinture, etc.	0. 044	"	0. 440	0. 880	0. 440	0. 30 / 0. 10
Chanvre et lin non ouvrés	0. 035	"	0. 350	0. 700	0. 350	0. 30 / 0. 10
Foin, paille et autres fourrages	0. 020	"	0. 200	0. 400	0. 200	0. 20
Tourbe, fumier et cendres fossiles	0. 005	"	0. 050	0. 100	0. 100	0. 10

* Voir le *N. B.* à la fin du tableau, pag. 209.

MARCHANDISES TAXÉES DANS LE TARIF DE 1822.	PAR CINQ KILOMÈTRES. DROIT du tarif de 1822.	POIDS moyen du mètre cube en kilogrammes	DROIT par 1,000 kilog. ou tonneau de mer.	DROIT PAR 1,000 KILOGRAMMES OU TONNEAU DE MER et par myriamètre. TARIF de 1822 à l'unité de millime.	RÉDUCTION à moitié, consentie pour les canaux de Bretagne et le canal latéral à la Loire, jusqu'au 1er avril 1841.	TARIF proposé par la commission des finances.
Au mètre cube.						
Marbre	0f 200m	2,370k	0f 084m $\frac{920}{2370}$	0f 178m	0f 184m	0f 20c
Pierre de taille	0. 200	2,025	0. 098 $\frac{1350}{2025}$	0. 097	0. 098	0. 20
Plâtre et chaux	0. 200	996	0. 200 $\frac{300}{996}$	0. 401	0. 200	0. 10
Tuiles, briques et ardoises	0. 200	1,820	0. 109 $\frac{1020}{1820}$	0. 219	0. 109	0. 20
Charbon de terre	0. 200	830	0. 240 $\frac{800}{830}$	0. 481	Bretagne .... 160 Canal latéral. 240	0. 10
Pierre meuleuse	0. 100	1,620	0. 061 $\frac{1150}{1020}$	0. 123	0. 061	0. 10
Marne, argile, sables et graviers	0. 100	1,330	0. 075 $\frac{950}{1330}$	0. 150	0. 075	0. 10
Bois d'équarrissage	0. 200	819	0. 244 $\frac{164}{816}$	0. 488	0. 244	0. 20
Bois de sciage	0. 200	614	0. 325 $\frac{450}{614}$	0. 651	0. 325	0. 20
Bois à brûler (par bateau)	0. 100	429	0. 233 $\frac{43}{429}$	0. 466	0. 233	0. 20
Fagots et charbonnettes	0. 020	75	0. 266 $\frac{50}{75}$	0. 533	0. 266	0. 20
MARCHANDISES TAXÉES D'UN DROIT PARTICULIER.						
Bois à brûler, en trains, par mètre cube	0. 025	"	"	0. 050	0. 025	0. 10
Bascule de poisson, par mètre carré de tillac et chaque centimètre d'enfoncement, déduction faite de six centimètres pour le tirant d'eau.	0. 200	"	"	0. 400	0. 200	0. 20
Poinçons vides, pour un poinçon de 228 litres.	0. 010	"	"	0. 020	0. 010	"
Bateaux vides, chacun	0. 650	"	"	0. 300	0. 150	0. 02 par tonneau (parité pour 65 tonneaux).
MARCHANDISES NON DÉNOMMÉES AU TARIF DE 1822.						
Ciment, asphaltes, cendres neuves, dérivés du bois						0. 20
EXCEPTIONS NON COMPRISES DANS LE TARIF DE 1822 ET PROPOSÉES PAR LA COMMISSION DU MINISTÈRE DES FINANCES.						
Bâtiments et bateaux de la marine royale employés sans intervention de fournisseurs ou d'entrepreneurs						*Gratis.*
Bateaux employés exclusivement aux travaux de construction et d'entretien de bateaux						*Gratis.*
Bacs et batelets autorisés, servant à traverser d'une rive à l'autre						*Gratis.*

N.B. Les articles marqués de deux droits dans la dernière colonne se rapportent aux deux classes extrêmes, dans lesquelles les marchandises qui leur correspondent pourront être rangées par assimilation par ordonnance royale. En effet, le tarif proposé par la commission des finances ne contient que trois classes: 30c, 20c et 10c.

La première contient, aux termes du projet, toutes les marchandises non dénommées dans les classes suivantes;

Et une note finale dispose qu'une ordonnance du Roi, rendue sur le rapport du ministre des finances et d'après la proposition du directeur de l'administration des contributions indirectes, pourra ranger, par assimilation, dans la deuxième ou troisième classe, des marchandises non dénommées au présent tarif, et qui, à défaut de cette exception, seront passibles du droit le plus élevé.

Les réductions proposées sont, en moyenne :

Pour la première classe, de 55 p. 0/0
Pour la deuxième classe, de 57 p. 0/0
Pour la troisième classe, de 53 p. 0/0
} Moyenne générale, 55 p. 0/0 (se rapprochant beaucoup de la concession déjà faite par la compagnie des quatre canaux, mais pour un an seulement).

Sur les houilles la réduction serait de 80 p. 0/0.
Sur le plâtre et la chaux, de..... 75 p. 0/0.
Sur le marbre, de..... 89 p. 0/0.

25.

Réponses des compagnies aux circulaires précédentes (n° 23, pag. 207).

La Compagnie du canal de Briare, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE COMTE,

10 juillet 1840. MM. les propriétaires du canal de Briare ont reçu la lettre que vous leur avez adressée, leur indiquant pour le 20 juillet prochain la réunion de la commission nommée pour entendre et débattre leurs observations sur les modifications que vous réclamez sur leur tarif. Ils ont reçu également le tarif proposé comme maximum par M. le Ministre des finances.

Conformément à votre désir, Monsieur le Comte, MM. les propriétaires du canal de Briare ont nommé deux commissaires pour assister à ces conférences et y débattre leurs intérêts (1).

La Compagnie propriétaire des canaux d'Orléans et du Loing, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE COMTE,

7 juillet 1840. J'ai reçu les lettres que vous avez adressées, le 30 juin et le 3 de ce mois, à MM. les Membres du conseil d'administration de la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing. Je les ai réunies, et, sur la communication que je leur ai donnée de vos dépêches, ils viennent de désigner aujourd'hui *M. le comte Daru* et *M. de Gérente*, pour assister aux conférences que vous vous proposez d'ouvrir le 20, et recevoir les propositions sur lesquelles la compagnie propriétaire des canaux d'Orléans et du Loing aura ultérieurement à délibérer.

J'ai l'honneur d'être, etc.

Le Conseil d'administration du canal de Roanne à Digoin, à M. le Ministre des travaux publics.

18 juillet 1840. Les soussignés (2), commissaires du conseil d'administration du canal de Roanne à Digoin, ont l'honneur de présenter leurs salutations respectueuses à Son Excellence M. le Ministre des travaux publics, et de l'informer que, conformément à la lettre de convocation que M. le Ministre a bien voulu adresser au conseil d'administration de cette compagnie en

---

(1) Ces commissaires étaient MM. le comte de Lestrade et le vicomte de Saint-Vincent, auxquels s'est adjoint M. de Sauville, administrateur du canal.

(2) MM. *Hentsch* et *Barde*.

date du 30 juin dernier, ils auront l'honneur de se rencontrer lundi matin, 20 juillet, à huit heures, au ministère des travaux publics, munis des pouvoirs qui leur ont été confiés pour assister à la conférence fixée par M. le Ministre.

Ils prient M. le Ministre d'agréer, etc.

La Compagnie des quatre canaux, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 30 juin dernier, vous engagez la compagnie des quatre canaux à désigner deux commissaires pour prendre part aux conférences que Votre Excellence se propose d'ouvrir, le 20 de ce mois, dans le but de s'entendre avec les diverses compagnies qui sont intéressées dans les canaux, sur les modifications qu'il pourra être nécessaire de faire au tarif. Le conseil d'administration s'étant assemblé à cet effet, quelques personnes, qui ont déjà eu l'honneur d'entretenir Votre Excellence à ce sujet, ont annoncé qu'elles avaient demandé et obtenu son consentement à ce que la compagnie des quatre canaux, vu son importance, eût trois commissaires au lieu de deux. D'après cette communication, le conseil a nommé pour ses délégués MM. *Jacques Lefebvre, F. Bartholony* et *A. de Waru.* 9 juillet 1840

Nous avons l'honneur d'en prévenir Votre Excellence, en lui accusant en même temps réception de sa seconde lettre du 3 courant, qui nous portait le projet de tarif proposé par une commission du ministère des finances.

Agréez, etc.

La Compagnie du canal de Bourgogne, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons reçu la lettre que Votre Excellence nous a fait l'honneur de nous adresser le 30 juin dernier, pour nous engager à envoyer deux délégués aux conférences qu'elle se propose d'ouvrir avec diverses compagnies dans le but d'examiner et de corriger les imperfections signalées dans le tarif des canaux. Le conseil d'administration s'est assemblé à cet effet, et a nommé pour commissaires MM. *Bourceret* et *Hillemacher.* Nous avons l'honneur d'en prévenir Votre Excellence. 9 juillet 1840

Une seconde lettre du 3 courant nous a apporté le projet de tarif proposé par une commission des finances, sur lequel nous présumons que roulera la discussion.

Agréez, etc.

NOTA. Les compagnies des trois canaux et du canal du Rhône au Rhin n'ont pas répondu; mais elles ont envoyé comme commissaires, la première M. Bélanger, la seconde M. Saglio fils.

26.

Quatre canaux.

(Note émanée du directeur.)

Le Gouvernement a emprunté, le 4 avril, pour l'achèvement de divers canaux, savoir :

36,000,000f	pour les canaux de Bretagne, à l'intérêt annuel de.....		5f 62c
8,000,000	pour le canal du Nivernais.....	*idem*.....	5 28
12,000,000	*idem* du Berry.....	*idem*.....	5 31
12,000,000	*idem* latéral à la Loire.....	*idem*.....	5 17
68,000,000			

Indépendamment de l'intérêt ci-dessus, il était accordé une prime de 1/2 p. 0/0 à dater de l'amortissement, et la concession du partage des produits pendant quarante ans, à dater de la fin de l'amortissement.

Pour se procurer la même somme de 68,000,000 francs par émission de rente à 83 1/3, cours auquel il est présumable que l'adjudication aurait eu lieu, il eût fallu créer 4,080,000 fr. de rente représentant un capital de 81,600,000 francs.

Une année de cette rente se serait donc élevée à..... 4,080,000f
tandis que l'intérêt d'une année des quatre emprunts au taux ci-dessus ne s'élève qu'à..... 3,703,200

DIFFÉRENCE par année..... 376,800

En supposant que l'émission de la rente eût été successive pendant dix ans, comme l'ont été les versements des emprunts des canaux, mais toujours au cours précédemment fixé, cette différence eût agi sur une durée moyenne de plus de cinq ans, et se serait, par conséquent, élevée à la somme totale de 1,884,000 francs.

On a vu que le Gouvernement aurait créé 4,080,000 francs de rente. Pour faire le service de cette rente et la racheter en trente-six ans, au moyen d'un amortissement annuel de 1 p. 0/0, avec intérêt composé à 5 p. 0/0, de la même manière que se fait l'amortissement des emprunts des canaux, il lui aurait fallu une annuité de 4,896,000 francs, qui se compose de :

4,080,000f	pour l'intérêt ;
816,000	pour l'amortissement.
4,896,000	

Dans ce système, l'amortissement s'accroît toujours de la diminution de l'intérêt, et la somme à payer est constamment la même.

La susdite annuité de 4,896,000 francs, payée pendant trente-six ans, aurait donc occasionné une dépense de 176,256,000f

Le service des emprunts des quatre canaux, en intérêts, prime et amortissement, demande, suivant le tableau n° 5 annexé aux statuts de la compagnie. . 163,920,957

A ajouter la différence que nous avons établie entre l'intérêt des deux modes d'emprunt pendant la durée des versements. 1,884,000

DIFFÉRENCE totale par le partage des produits 14,219,043

Nous avons vu que les prêteurs, s'ils avaient traité en rente, auraient une inscription de 4,080,000

Au lieu de cela, il leur a été délivré 69,120 actions de 1,000 francs, rapportant 5 p. 0/0 d'intérêt annuel, ci 3,456,000

DIFFÉRENCE d'intérêt au préjudice des actionnaires, par an 624,000

Les 4,080,000 francs de rente au cours actuel de 117 fr. 50 c. (intérêt couru déduit) représentent un capital de 95,880,000f

Les 69,120 actions de 1,000 francs, et leurs coupons de prime de 250 francs, dont partie est déjà remboursée par quinze tirages, et dont le reste le sera également au capital nominal de 1,250 francs, font 86,400,000

DIFFÉRENCE en capital au préjudice des actionnaires 9,480,000

Les deux différences établies ci-dessus, celle de 624,000 francs d'intérêt annuel et celle de 9,480,000 francs de capital, sont le prix dont les actionnaires ont payé la concession du partage des produits pendant quarante ans.

Il est remarquable que l'intérêt des quatre emprunts a été gradué par les soumissionnaires en raison de l'opinion qu'ils devaient avoir du produit de tel canal comparativement à tel autre. Il est bien évident qu'il n'y avait pas de raison de demander 5 francs 62 centimes d'intérêt annuel pour l'emprunt des canaux de Bretagne, quand on acceptait celui du canal latéral à 5 francs 17 centimes, si on n'avait pas pensé que ce dernier canal devait produire beaucoup plus que les autres.

DIFFÉRENCE DANS LE MODE DES EMPRUNTS DES QUATRE CANAUX.

En capital.	9,480,000f
En intérêts, 614,000 francs pendant trente-six ans.	12,464,000
	21,944,000

répartis sur la durée de l'amortissement, et ainsi à peu près des autres emprunts de 1822.

27.

Lettres de M. le comte Daru, l'un des délégués de la compagnie d'Orléans et du Loing, à M. le Ministre des travaux publics.

25 juillet 1840. Vous m'avez chargé, Monsieur le Ministre, de vous remettre une note sur le point de savoir comment l'accroissement de la garantie donnée par l'État pourrait être calculé en raison de l'accroissement de la circulation dans chaque période de temps révolue, au lieu d'être déterminé par un multiplicateur fixe, qui désintéresserait les compagnies de toute bonne gestion. Voici quelles sont à cet égard les bases que l'on pourrait, ce me semble, poser :

Un canal produit, par exemple, 1,200,000 francs nets.

Supposons que ce produit soit dû à la circulation de 400,000 tonnes, savoir : tant pour les vins, tant pour les fûts, etc. En moyenne, chaque tonne donne donc lieu à un revenu de 3 francs.

Dans cet état de choses, admettons que le Gouvernement abaisse *les tarifs existants des trois quarts,* et garantisse aux propriétaires le revenu dont ils jouissaient ; puis, que dix années se passent, et que la circulation se soit augmentée, dans cette période de temps, d'une quantité quelconque.

Quelles sont les causes qui peuvent avoir amené cet accroissement de circulation ?

Il y en a trois : 1° le développement naturel de la richesse publique, qui, d'année en année, accroît les produits des instruments de transports. C'est une cause qui, à un degré plus ou moins grand, eût agi avec comme sans l'intervention de l'État, et qui eût profité, dans une certaine mesure, aux compagnies propriétaires.

2° L'industrie, l'habileté des administrateurs qui sollicitent les marchandises et les entrepreneurs de transports à passer sur leurs canaux, et qui, par des traités conclus dans ce but avec eux, luttent contre la voie de terre ou les entreprises rivales.

3° Enfin, la diminution des tarifs faite par le Gouvernement.

Comment donc la garantie doit-elle être augmentée ? Elle doit être augmentée en raison du développement naturel de la richesse publique et de l'industrie des compagnies, indépendamment de la réduction des droits de perception.

Cela posé, reprenons notre exemple, et, pour fixer les idées, supposons qu'à l'expiration de la première période décennale la circulation moyenne ait été de 500,000 tonnes, au lieu de 400,000, et qu'il y ait eu par conséquent un accroissement de un quart.

Je crois qu'il serait juste d'appliquer à ces 100,000 tonnes les tarifs nouveaux, tarifs qui, au lieu de produire en moyenne 3 francs, ne produisent plus que le quart de 3 francs, soit 0,75, et que la garantie de l'État devrait être 1,200,000 francs + 100,000 × 0,75 = 1,275,000 francs,

pendant la période des années subséquentes. En d'autres termes, la proposition peut s'énoncer ainsi, et l'on peut dire aux compagnies propriétaires : Si 400,000 tonnes ont produit 1,200,000 francs, 100,000 tonnes d'augmentation, avec les tarifs primitifs, eussent donné 1,500,000 francs; mais ces 100,000 tonnes d'augmentation, vous ne les devez pas seulement à votre industrie et au développement de votre commerce, vous les devez aussi à l'abaissement des droits. L'État a donc des répétitions à faire contre une pareille prétention de votre part, si vous veniez à l'élever. Il a abaissé vos tarifs de trois quarts; il a pressé et activé ainsi des trois quarts le développement naturel de la richesse publique. Il doit être copartageant avec vous, mais dans une proportion plus forte que la vôtre : sa part est des trois quarts, la vôtre n'est que de un quart; la garantie, qui eût été augmentée de 300,000 francs, si l'augmentation des produits était due simplement à votre travail et à la marche naturelle des choses, doit être, en conséquence, réduite des trois quarts, et n'être plus que de 75,000 francs.

Tel est le système que j'ai l'honneur de vous proposer. Il peut s'exprimer sous deux formes différentes, soit celle-ci :

A l'expiration de chaque période décennale, la garantie de l'État s'accroîtra proportionnellement au nombre des tonnes circulant. La moyenne de l'augmentation de circulation à laquelle sera appliqué le tarif nouveau représentera l'accroissement du chiffre de la garantie.

Ou bien, l'accroissement de la garantie sera représenté par le quart de l'augmentation de la circulation, proportion gardée avec le rapport existant entre le produit de la période précédente et le nombre de tonnes auquel ce produit était dû.

Cette proposition énoncée se justifie, ce me semble, d'elle-même.

Le Gouvernement a senti qu'en baissant énormément les droits de perception, il compromettait non-seulement le présent, mais l'avenir des compagnies. Il veut y pourvoir dans un esprit de justice et de loyauté.

Il consent à donner, de dix en dix ans, 5 p. 0/0 d'augmentation de la garantie primitive; mais ces 5 p. 0/0 en plus n'expriment pas autre chose que la différence de valeur de l'argent à ces différentes époques décennales. 1,200,000 francs que l'on donne aujourd'hui valent beaucoup plus, en effet, que cette même somme de 1,200,000 francs que l'on donnerait dans trente, quarante et soixante-huit ans : cela est de toute évidence. A cette somme il est donc juste d'ajouter celle calculée sur le produit croissant de la circulation.

Veut-on une preuve de l'équité de cette mesure? Il suffit de considérer le tort que l'on fait à l'avenir des canaux, et les conséquences de l'abaissement des droits auquel on demande aux compagnies de consentir.

Un canal est un instrument, une machine qui a pour effet la circulation. Cet effet est borné comme la puissance de toutes les machines : ce qui le limite, c'est le temps nécessaire pour la traversée d'une écluse; c'est le nombre de jours où les chômages, les glaces, les mauvais temps ne viennent pas entraver la navigation. Ces calculs de temps sont faciles à faire là où l'expérience d'une jouissance déjà longue a permis d'en apprécier les éléments. Il en résulte que le maximum des bateaux qui puissent circuler sur un canal est de 20,000.

Or, s'il arrive que la position de tel canal lui permette, dans un avenir prochain et qu'il

lui est possible d'entrevoir, de transporter ce maximum de produits, limite nécessaire et permanente de ses revenus, il n'est pas indifférent pour les compagnies propriétaires d'être alors en possession d'un tarif élevé ou d'un tarif faible. En diminuant leurs tarifs de moitié, et dans des conditions telles que tout relèvement à venir sera, par le fait, impossible, par suite des habitudes prises par le commerce dans une longue possession d'années, les compagnies aliènent, par cela même, moitié de leurs bénéfices futurs. C'est une perte pure et simple, dont il ne leur est pas tenu compte, et qu'il leur sera impossible de compenser jamais.

Dans cette position, je trouverais modérées des prétentions qui se réduiraient à ceci : Au bout de dix ans, calculer combien de tonnes auront passé en plus sur tel canal ; admettre que les trois quarts de cet accroissement de circulation soient le fait de l'État et un quart le fait de la compagnie, ou du moins le fait des circonstances, dont elle aurait, dans tous les cas, profité, et accroître proportionnellement à ce quart la garantie du Gouvernement.

Rien ne me paraît plus légitime. Le quart de ces tonnes était acquis, dans notre hypothèse, au canal, indépendamment de l'abaissement de droits ; il est donc naturel de l'abandonner au propriétaire.

Je n'ai reçu de vous, Monsieur le Ministre, que la mission de vous exposer quel était le système auquel, dans un intérêt de justice et sans charge trop lourde pour le trésor, le Gouvernement pourrait se rallier ; je me borne dans ce moment à l'énoncer devant vous, et vous prie de me faire connaître quelles objections ce système vous paraît devoir rencontrer.

Recevez, etc.

28 juillet 1840. Vos idées, Monsieur le Ministre, ne sont pas encore arrêtées sur le meilleur mode de garantie à donner aux compagnies propriétaires, en retour de l'abaissement de leurs tarifs.

Vous aviez d'abord songé à prendre pour base de l'accroissement un chiffre fixe, égal à 5 p. 0/0 du revenu moyen des dernières années, et tel qu'au bout d'une certaine période de temps il pût équivaloir à 25 p. 0/0 de la garantie primitive. On vous a fait observer que, de cette manière, les compagnies seraient trop désintéressées de toute bonne administration de leurs canaux ; que, réduites, pour vingt ans au moins, à des tarifs tels qu'elles auraient nécessairement recours à l'intervention du trésor, elles ne seraient pas stimulées, pendant cette période de temps, par leur intérêt personnel et direct, à bien gérer leur entreprise, et que, dès lors, vous perdriez l'avantage même qui vous fait préférer l'exploitation par les compagnies, le ressort le plus puissant de l'industrie privée. Vous avez paru souscrire au principe de l'augmentation de la garantie proportionnellement à l'augmentation de la circulation, et vous m'avez chargé d'examiner ce nouveau système, et, en partant des nouveaux tarifs, quelles seraient les bases auxquelles on devrait s'arrêter. J'ai longtemps et sérieusement réfléchi à cette question, et voici les conditions qui me sembleraient de nature à être souscrites par les deux parties.

L'avenir est incertain : les uns le voient prospère; les autres, en quelque sorte stationnaire ou du moins très-limité. Cette disposition différente des esprits est dans les Chambres, auxquelles vous aurez à soumettre votre projet plus tard; dans les assemblées générales d'actionnaires, auxquelles les délégués auront à présenter vos propositions. Tout système absolu rencontrera donc, de part et d'autre, des contradicteurs, suivant la différence des opinions sur les éventualités à venir. Aux uns l'on dira : Vous sacrifiez le certain pour l'incertain; à vous, qui aurez pour principaux appuis les hommes dont l'imagination voit dans l'abaissement des tarifs une source considérable d'accroissement de produits, que vous faites la part trop belle aux compagnies, si vous vous jetez exclusivement dans le deuxième système. Il faut donc, dans un intérêt commun, et dans la prévision des difficultés qui surgiront inévitablement plus tard, prendre, pour l'appréciation de cet inconnu des produits à venir, une base qui ne paraisse pas, en soi, excessive aux uns, imprudente aux autres. J'ai cherché à combiner entre elles les deux idées qui ont été mises en avant, et voici la conclusion à laquelle je suis arrivé :

Vous proposiez 5 p. 0/0 d'augmentation, pendant chaque période de dix ans, du capital garanti.

On acceptait cette stipulation, et l'on vous demandait, en outre, d'y ajouter un chiffre obtenu de la manière suivante : on compterait, au bout de dix ans, le nombre des tonnes passées en plus sur le canal; on appliquerait à cette circulation additionnelle les tarifs en vigueur, c'est-à-dire, de 1840 à 1850, les 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et 45 centimes par myriamètre, et on ajouterait à la garantie des dix années suivantes le produit qui résulterait de ces deux chiffres réunis.

Vous vous êtes élevé contre ce cumul, et vous avez dit qu'il fallait opter entre la prime fixe et la prime variable. Il y a de fondé dans votre observation ceci, que les deux primes, sous cette double forme, réunies, sont trop fortes relativement à ce que vous aviez cru pouvoir offrir; aussi je crois qu'il faut couper en deux le différend.

Au lieu de 5 p. 0/0 d'augmentation, pendant chaque période de dix ans, du revenu garanti, donnez 2 1/2 seulement, soit *moitié*.

Au lieu d'appliquer les tarifs en vigueur (abaissés tels qu'ils seront dans le projet de loi) à l'accroissement de tonnes constaté par la circulation décennale, appliquez seulement, pour calculer la garantie future, *moitié* de ce tarif.

Avec cette concession, si on veut vous la faire, vous restez dans les termes de votre offre primitive; la forme seule en est changée : vous intéressez les compagnies à bien gérer, car, à côté d'une prime fixe, vous leur donnez une prime éventuelle, que leur industrie et leur activité tendront à accroître; enfin vous évitez les systèmes absolus, qui rencontreront toujours des adversaires opiniâtres.

A ceux qui vous diront : Vous n'avez rien donné de certain pour l'avenir, vous répondrez : Un accroissement de 2 1/2 p. 0/0 vous est garanti.

A ceux qui vous diraient : La circulation s'accroîtra beaucoup; les compagnies ne doivent en profiter que dans une faible mesure, car c'est principalement le fait de l'abaissement des

tarifs; vous répondrez qu'à cet accroissement de circulation vous appliquez seulement *moitié* des tarifs existants, et qui sont déjà baissés, pour certaines marchandises, des 3/4, pour d'autres de 50 p. 0/0 : de telle sorte que la compagnie ne profite, pour les unes, que dans la proportion *de moitié du quart,* ou 1/8; pour les autres, de moitié de 50 p. 0/0, ou 1/4.

La prime se composerait donc de deux parties :

1° 2 1/2 p. 0/0 du revenu garanti;

2° La circulation additionnelle et moyenne, à laquelle on affecterait moitié du tarif en vigueur dans la période des dix années écoulées.

Voyez maintenant si ce système comporte les objections soulevées par M. J. Lefebvre contre celui qui vous avait été présenté, par un des commissaires, sous une forme différente, mais dont le résultat financier me paraît devoir être, au fond, le même.

M. Lefebvre disait : Les compagnies vont avoir l'œil fixé sur les moyens d'accroître leur prime, puisque le minimum, le principal garanti, est invariable. Pour arriver au but qu'elles se proposeront, elles baisseront leurs tarifs outre mesure; peu leur importera, puisque l'État seul doit en souffrir. Il passera ainsi plus de bateaux, et, la prime étant proportionnelle au nombre des bateaux circulants, les compagnies en profiteront. Cette objection serait grave, mais elle me semble peu fondée. Remarquez, en effet, que dans le calcul de la garantie vous combinez à la fois le nombre de tonnes circulant et les tarifs en vigueur: or, il est évident que, si vous baissez les tarifs, l'un des termes de la multiplication diminue pendant que l'autre augmente; vous défaites donc d'une main ce que vous faites de l'autre. Votre multiplicateur (le tarif) n'est pas fixe, il est variable : si vous le réduisez de moitié, par exemple, et que la circulation double, le produit reste constant. En un mot, le résultat de l'opération, la prime ainsi calculée, dépend du double élément qui doit entrer dans son appréciation : la circulation additionnelle, et le droit de perception par lequel cette circulation aura été obtenue.

Autre objection. On a dit encore : Si les tarifs sont trop bas pour que le trésor puisse de longtemps être affranchi de sa garantie, il n'y a pas de terme à ses sacrifices; car le produit de la circulation moyenne pendant dix ans venant accroître la garantie de la période suivante, ses charges resteront les mêmes : il n'a, du moins, pour se récupérer, que les produits réalisés dans la durée des dix années consécutives; la onzième année, il se retrouve juste dans la même position que la dixième. Cela n'est pas exact. Vous appliquez à la garantie de la deuxième période la moitié des tarifs perçus dans la première, la moitié seulement; donc la charge du trésor baisse comparativement de moitié à chaque période qui s'écoulera, et, comme en même temps les tarifs se relèvent, c'est une double cause pour diminuer l'étendue de ses sacrifices.

Ces observations ne sont donc pas fondées à mes yeux. La prime, étant calculée sur des éventualités fort incertaines, doit contenir, je le répète, deux éléments, quelque chose de fixe et quelque chose de variable comme les produits eux-mêmes des canaux. Elle le doit, par cela seul qu'il s'agit d'appliquer à une longue durée de temps, où les inconnus jouent un si grand rôle, une règle uniforme; qu'il ne nous appartient pas de régler à notre gré, dès à présent, *à priori,* des éventualités si douteuses. La partie fixe satisfera les esprits timides, la partie éven-

tuelle satisfera les esprits ardents; et leur combinaison, en modérant, diminuant de moitié, comme je vous le propose, les chiffres mis en avant dans l'un et l'autre système, ne fera retomber des charges bien lourdes ni sur le trésor, ni sur les compagnies.

Voici, en conséquence, comment je formulerais cette proposition :

« L'État assurera aux compagnies propriétaires le revenu moyen dont elles ont joui pendant « les vingt années écoulées depuis 1820 jusqu'en 1840.

« La durée de la garantie sera de quarante-deux ans.

« Tous les dix ans, le revenu assuré par l'État sera augmenté :

« 1° De 2 1/2 p. 0/0 de la somme à laquelle ce revenu s'élève;

« 2° Du produit moyen de l'accroissement de circulation, multiplié par la moitié des tarifs « en vigueur pendant la même période de temps. »

Telles sont, Monsieur le Ministre, les vues que j'ai l'honneur de vous soumettre; je désire qu'elles répondent aux vôtres, et vous prie d'agréer, etc.

28.

ASSEMBLÉE DE MM. LES DÉLÉGUÉS DES COMPAGNIES.

Tarifs proposés par la commission chargée par M. le Ministre des travaux publics d'examiner quels droits de perception peuvent être établis sur les canaux. 28 juillet 1840.

Nota. L'énumération est celle des marchandises relevées sur les registres des compagnies de Briare, d'Orléans et du Loing.

PREMIÈRE CLASSE.

0f 45c — Les marchandises telles que le cuivre, quincaillerie; marbre et pierre sculptés; liqueurs, eaux-de-vie, vins, vinaigres (en fût); sucre, café, gomme, garance, indigo, cacao, poivre, huile d'olive, cire; toiles de fil et de coton, draperies; pelleteries; papiers; étoffes de soie et autres; meubles, outils, mécaniques, voitures, métiers, harnais; nacre, écaille, corne façonnée, ivoire; liége; cordages neufs; liquides en bouteille.

DEUXIÈME CLASSE.

0 40 — Fer ouvré, étiré; métaux, tels que plomb, étain, zinc, acier; ancres de marine, canons, fil de fer; coton, laine, crins, plumes, cuirs, soies de sanglier et de porc; huile à brûler, dégras; pruneaux, raisiné, miel, fruits secs et confits, ruches à miel; lin et chanvre non ouvrés; bouteilles de verre, porcelaines, cristaux et glaces; tôles et fer-blanc; écorces et tans.

TROISIÈME CLASSE.

0f 35c — Farines et fécules en sac ou en baril; fontes ouvrées; marbres ouvragés, tels que carreaux, cheminées, tablettes, etc.; granits et pierres de Volvic ouvrés; beurre, sucre brut et mélasse, suif, riz, savon, cannes à sucre, chandelles, vermicelle et autres pâtes; harengs, morues, saumons, maquereaux et merluches; faïences en panier; cornes et cornets; verres à boire ou à vitre.

QUATRIÈME CLASSE.

0 30 — Grains et graines de toute espèce, telles que fèves, féverolles, haricots, lentilles, pois, légumes secs, froment, méteil, orge, seigle, avoine, maïs, mil ou millet, sarrasin, chènevis, colza, luzerne, moutarde, sainfoin, trèfle, vesce et autres graines, en sac ou en baril; sel et salpêtre; ardoises; meules de moulin et de coutelier; faïences en pagale, cendres gravelés et neuves; bières, boissons et cidres en fût; bois des îles et de teinture; bois de construction, bois équarris, chevrons, solives, bois de charronnage, jantes, moyeux et rais; bois de sciage, tels que planches, bateaux et voliges; bois de fente, tels que alluchons de moulin, boissellerie, cercles et chevilles à poinçon, échalas, lattes, manches de fouet, parquets, sabots, treillages, mâts; bois des îles pour ébénisterie; charbon de bois, braise et tourbe carbonisée.

CINQUIÈME CLASSE.

0 25 — Fonte brute et vieux fer; alun, brai, goudron, résine, soufre, potasse, soude, céruse, couperose, minium, noir de fumée, émeri et tripoli, baryte, manganèse; marrons, amandes, noisettes; lie de vin et demi-vin; chiffons, vieux cordages, équipages de marine.

SIXIÈME CLASSE.

0 20 — Bois de combustible, bois brut de moule ou en grume, charbonnettes, cotrets et fagots, cotrillons, brindilles ou ramilles, bourrées; pierres de taille ouvrées, marbres bruts, grès et granits, asphalte, bitume, ciment hydraulique, mastic minéral; noir minéral; bouteilles de grès, poteries, formes de sucre; fourrages de toute nature, foin, paille, luzerne, sainfoin, trèfle, tourteaux et autres; bétail, tel que bœufs, vaches, veaux, chèvres, moutons et autres; pierre ponce, pierre à fusil; pieux, perches, arbres à haute et basse tige, plançons, plantards, bois à charbon, souches; fruits verts, tels que châtaignes, noix, poires, pommes et autres; légumes verts, tels que betteraves, carottes, choux, navets, oignons et autres.

SEPTIÈME CLASSE.

0 15 — Briques, tuiles, carreaux, faîtières, pierres de taille brutes, terre à porcelaine, à sucre et à vitre; verre pilé, argile, ocre en poudre, blanc d'Espagne fabriqué, sablon, cailloux pulvérisés; arbres et arbustes en caisse ou en pot; cendres d'orfévre, de plomb, de Romagne; cendres neuves et de varech.

HUITIÈME CLASSE.

0f 10c — Charbon de terre, coke, tourbe brute; ferrailles, scories, minerais, vieilles fontes; moellons, chaux, ciment de tuile, sables, pavés, graviers, cailloux bruts, ocre brute, terre à faïence, à pipe, à poterie; fumiers; engrais, tels que poudrette, cendres lessivées; chiffons de laine; cornes, ergots, os bruts, noir de raffinerie, tanins, terre de bruyères, urate, etc.; plâtre brut; glaces et neiges; porcelaines et verres cassés, marne, etc.

Bascules à poisson, par mètre carré du tillac	0f 20c
Bateau vide, par myriamètre et par tonne de jaugeage	0 02
Boucauts et poinçons vides, par poinçon de 228 litres	0 01

TRAINS ET RADEAUX.

Bois de charpente, par mètre cube de volume	0f 20c
—— de chauffage, *idem*	0 10

Le tarif des voyageurs réglé pour le canal latéral à la Loire sera applicable à toutes les compagnies.

Les tarifs précédents seront des maximums au-dessous desquels les compagnies pourront se mouvoir avec liberté entière.

L'unité de mesure adoptée est la tonne de 1,000 kilogrammes.

Les bateliers devront, au point de chargement, se munir d'un manifeste ou passavant, qui sera délivré par le contrôleur, et devra être visé à tous les bureaux de contrôle.

Le droit du décime de guerre est supprimé.

Les tarifs précédents seront perçus par myriamètre. Une fraction de distance de 5 kilomètres et au-dessous comptera pour une demi-distance. Une fraction de distance de plus de 5 kilomètres comptera pour distance entière.

Le poids spécifique de chaque marchandise sera déterminé par la loi.

Le droit de gare ou de stationnement sera de 1 centime par mètre carré de surface occupée et par vingt-quatre heures d'occupation. Il ne sera rien perçu pour les premières vingt-quatre heures de stationnement.

29.

Relevé des droits de navigation perçus sur les canaux d'Orléans et du Loing, de 1810 à 1839, des dépenses y effectuées, et de leurs produits nets pendant le même laps de temps.

ANNÉES.	DROITS.	DÉPENSES.	PRODUITS NETS.	OBSERVATIONS.
		1re PÉRIODE.		
1810	1,618,591f 90c	414,850f 78c	1,203,741f 12c	
1811	1,314,870 35	311,259 92	1,003,610 43	
1812	1,524,831 99	362,753 12	1,162,078 87	
1813	1,678,438 25	423,092 25	1,255,346 00	
1814	727,628 85	233,538 63	494,090 22	
1815	803,563 91	184,174 96	619,388 95	
1816	939,323 09	302,063 42	637,259 67	
1817	719,403 88	294,827 98	424,575 90	
1818	834,488 68	296,999 65	537,489 03	
1819	1,282,872 25	349,152 33	933,719 92	
TOTAUX	11,444,013 15	3,172,713 04	8,271,300 11	
Dont les moyennes sont de	1,144,401 31	317,271 30	827,130 01	
		2e PÉRIODE.		
1820	1,336,419 37	401,415 39	935,003 98	
1821	1,306,828 36	395,152 78	911,675 58	
1822	1,129,094 36	371,068 65	758,025 71	
1823	1,413,044 26	368,369 09	1,044,675 17	
1824	1,723,372 90	339,030 46	1,384,342 44	
1825	1,424,738 82	377,418 82	1,047,320 00	
1826	1,491,390 16	335,479 12	1,155,911 04	
1827	1,563,057 64	333,141 82	1,229,915 82	
1828	1,572,158 58	332,476 52	1,239,682 06	
1829	1,294,599 61	336,433 43	958,166 18	
TOTAUX	14,254,704 06	3,589,986 08	10,664,717 98	
Dont les moyennes sont de	1,425,470 40	358,998 60	1,066,471 79	
		3e PÉRIODE.		
1830	1,359,872 33	309,626 88	1,050,245 45	
1831	951,332 91	330,270 00	621,062 91	
1832	982,553 60	307,262 22	675,291 38	
1833	1,340,236 30	305,249 11	1,034,987 19	
1834	1,197,940 88	320,845 82	877,095 06	
1835	1,123,368 61	284,676 19	838,692 42	
1836	1,232,164 77	319,766 78	912,397 99	
1837	1,328,522 92	312,220 16	1,016,302 76	
1838	1,385,025 91	322,403 20	1,062,622 71	
1839	1,227,292 18	430,023 04	797,269 14	
TOTAUX	12,128,310 41	3,242,343 40	8,885,967 01	
Dont les moyennes sont de	1,212,831 04	324,234 34	888,596 70	

ANNÉES.	DROITS.	DÉPENSES.	PRODUITS NETS.	OBSERVATIONS.
RÉSUMÉ DES MOYENNES.				
1re PÉRIODE	1,144,401f 31c	317,271f 30c	827,130f 01c	
2e *idem*	1,425,470 40	358,998 60	1,066,471 79	
3e *idem*	1,212,831 04	324,234 34	888,596 70	
TOTAUX	3,782,702 75	1,000,504 24	2,782,198 50	
Dont le tiers est de	1,260,900 91	333,501 41	927,399 50	
RÉSUMÉ DES MOYENNES DES DEUX DERNIÈRES PÉRIODES.				
2e PÉRIODE	1,425,470 40	358,998 60	1,066,471 79	
3e *idem*	1,212,831 04	324,234 34	888,596 70	
TOTAUX	2,638,301 44	683,232 94	1,955,068 49	
Dont la moyenne est de	1,319,150 72	341,616 47	977,534 24	

30.

Les Commissaires du conseil d'administration du canal de Roanne à Digoin, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

A l'issue des conférences auxquelles nous avons eu l'honneur d'assister sous votre présidence, nous croyons devoir résumer, en ce qui concerne la compagnie du canal de Roanne à Digoin, les résultats auxquels la délibération nous a conduits. En conséquence, et au nom du conseil d'administration qui nous a remis ses pleins pouvoirs, nous consentirions à substituer pendant quarante-deux années, au tarif de 1822 (qui est notre propriété perpétuelle), le tarif proposé par la commission des finances, aux conditions suivantes : 29 juillet 1840.

1° Le tarif proposé sera modifié sur les bases discutées et adoptées dans la conférence du 27 courant.

Pour tous les points de détail, nous nous en rapportons aux décisions prises par vous, Monsieur le Ministre, de concert avec les compagnies des canaux de Briare et d'Orléans.

Nous demandons seulement qu'il soit positivement stipulé, en faveur du canal de Roanne, que la compagnie pourra toujours et en tout temps, nonobstant même une stipulation contraire, avoir la faculté de percevoir les mêmes droits que ceux qui seraient perçus avec l'autorisation du Gouvernement sur le canal latéral à la Loire, et sur les canaux du Nivernais, de Briare, d'Orléans et du Loing.

2° Après une période d'essai de dix ans, la compagnie aura la faculté de relever le tarif progressivement de cinquième en cinquième, pour chaque nouvelle période de cinq années, jusqu'à concurrence du doublement du tarif, qui pourra ainsi être atteint dès l'expiration de la trentième année, le Gouvernement ayant toujours le droit d'exiger un relèvement plus accéléré et même plus étendu des tarifs; tous les autres termes du contrat restant, d'ailleurs, en vigueur.

3° Un minimum de produits nets sera garanti. Ce minimum devant être fixé de manière à représenter l'intérêt des capitaux absorbés par la construction du canal, tel qu'il se comporte maintenant, nous réclamons votre attention, Monsieur le Ministre, sur quelques considérations que nous nous bornerons à énoncer sommairement, laissant à votre impartialité à les développer et à les apprécier.

L'état n° 1 (ci-annexé) démontre que ces capitaux s'élèvent à la somme ronde de onze millions, en calculant à 4 p. 0/0 l'intérêt sur les déboursés jusqu'au jour de la mise en vigueur du contrat à intervenir, soit au 31 décembre prochain.

L'état n° 2 (ci-annexé) démontre le compte sommaire des capitaux effectivement reçus et dépensés; nous y ajouterons seulement que, soit à présent, soit plus tard, la compagnie sera prête à justifier de tous les chiffres, de l'exactitude desquels nous nous portons garants.

D'autre part, il est constant et de notoriété publique que, parmi les chances qui ont accompagné la construction du canal, s'est réalisée comme accident fâcheux et imprévu celle de l'insuffisance du capital primitif de six millions et demi; en sorte qu'il serait facile de soutenir, en équité et en raison, que le prix auquel ont été obtenus les trois millions nécessaires pour terminer l'œuvre commencée constitue une portion de son coût aussi bien que le ferait un accident survenu dans les déblais, les remblais ou les maçonneries.

Ces 3 millions représentent un capital nominal de 6 millions et demi, négocié au taux désastreux de 46. 15 p. 0/0, soit en totalité un capital de 13 millions. Il y a évidemment là matière à transaction, tout comme il y a à transiger sur le taux de l'intérêt qui doit nous être garanti.

En effet, le taux de 4 p. 0/0, s'il porte sur notre capital nominal, peut nous présenter une indemnité raisonnable; mais, si vous n'admettez que nos débours effectifs, vous reconnaîtrez que le taux de 4 p. 0/0 ne serait pas un attrait suffisant pour une entreprise du genre de la nôtre.

Et, quant à l'époque jusqu'à laquelle les intérêts doivent être calculés, permettez-nous de ne

pas accepter celle de l'ouverture de la navigation du canal, puisque cette circonstance n'a pas amélioré notre position financière, par des circonstances indépendantes de notre volonté.

Le Gouvernement, en effet, ne saurait argumenter de l'état d'avancement de nos travaux, puisqu'aux termes de l'article 8 de notre cahier des charges nous ne sommes tenus de livrer notre canal à la navigation que *deux* ans seulement après l'achèvement du canal de Digoin à Briare, et qu'aux termes de l'*article 10* le chemin de fer d'Andrezieux doit se lier avec notre canal.

Dans un sentiment de stricte justice, et faisant abandon de tout l'avenir de notre entreprise, nous pensons que le minimum garanti devrait être fixé sur le pied de 4 p. 0/0 du capital nominal de *13 millions*, soit à 520,000 francs, ou sur le pied de 5 p. 0/0 du capital effectif de *11 millions*, soit à 550,000 francs.

Cependant, dans un esprit de conciliation que, nous aimons à le penser, vous voudrez bien apprécier, et faisant abstraction des nombreux motifs que nous aurions à faire valoir, nous vous proposons de réduire, en terme minimum, à 500,000 francs la garantie de produits nets qui nous serait accordée.

4° Après une première période de dix années, le minimum garanti sera augmenté de 5 p. 0/0 pour chaque période successive de cinq années, de manière à être relevé de 25 p. 0/0 (terme maximum) pendant les douze dernières années.

5° Nous demandons que la compagnie demeure, pour l'administration du canal, exactement dans la position qui lui a été faite dans son cahier des charges : en conséquence, nous proposons que les frais de gestion, d'administration, d'entretien, de réparations ordinaires et extraordinaires, et même d'amélioration du canal et de ses dépendances, soient fixés par abonnement à la somme de 150,000 francs par année. Cette somme sera prélevée annuellement sur les produits bruts; elle est destinée à pourvoir à toutes les dépenses nécessaires pour administrer le canal, et le tenir dans un bon état constant de navigation, mais sans y comprendre les améliorations que le Gouvernement pourrait juger à propos de réclamer dans un intérêt général. L'excédant, quand elle en présentera, devra être porté au compte de réserve créé en vertu des statuts de la compagnie.

Nous espérons, Monsieur le Ministre, que ces bases vous paraîtront conformes à l'esprit des conférences qui viennent de se clore, et aux dispositions de conciliation qu'en notre particulier nous nous sommes efforcés d'y apporter, et nous nous flattons que les communications que nous attendons maintenant de vous, Monsieur le Ministre, ne s'éloigneront pas de la haute idée que nous avons conçue de votre impartialité et de vos dispositions à ne pas froisser les intérêts qui sont mis en jeu dans cette circonstance.

Nous pensons compléter les renseignements propres à vous éclairer sur la position financière de notre compagnie, en vous adressant sous ce pli le rapport fait par le conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires tenue à Roanne le 1er mai dernier. Si cependant, avant d'arrêter vos idées, vous aviez besoin de quelques explications ultérieures, veuillez

vous rappeler que nous sommes à vos ordres, et que nous nous empresserions de nous rendre à votre appel.

Daignez agréer, etc.

Coût du canal de Roanne à Digoin.

		Intérêt à 4 p. 0/0.
Capital primitif déboursé au 1er avril 1836, suivant compte rendu ledit jour....	F.	6,500,000 00
Intérêts au 1er août 1836. (4 mois.).....		86,666 66
Valeur au 1er août 1836...	F.	6,586,666 66
Premier versement de 1/5e de l'emprunt de trois millions.....		600,000 00
Valeur au 1er août 1836...	F.	7,186,666 66
Intérêts au 1er janvier 1837. (5 mois.).....		119,777 77
Valeur au 1er janvier 1837..	F.	7,306,444 43
Second versement de 1/5e de l'emprunt de trois millions.....		600,000 00
Valeur au 1er janvier 1837..	F.	7,906,444 43
Intérêts au 1er juillet 1837. (6 mois.).....		158,128 87
Valeur au 1er juillet 1837..	F.	8,064,573 30
Troisième versement de 1/5e de l'emprunt de trois millions.....		600,000 00
Valeur au 1er juillet 1837..	F.	8,664,573 30
Intérêts au 1er janvier 1838. (6 mois.).....		173,291 46
Valeur au 1er janvier 1838..	F.	8,837,864 76
Quatrième versement de 1/5e de l'emprunt de trois millions.....		600,000 00
Valeur au 1er janvier 1838..	F.	9,437,864 76
Intérêts au 1er juin 1838. (5 mois.).....		157,297 74
Valeur au 1er juin 1838...	F.	9,595,162 50
Cinquième versement de 1/5e de l'emprunt de trois millions.....		600,000 00
Valeur au 1er juin 1838...	F.	10,195,162 50
Intérêts au 1er janvier 1841. (31 mois.).....		1,053,500 00
Valeur au 1er janvier 1841 (à reporter)...	F.	11,249,662 50

REPORT.....		F. 11,249,662 50
À DÉDUIRE:		
Dividende réparti le 30 juin 1839.....	F. 130,000	..... 137,800 00
Intérêts au 1er janvier 1841. (18 mois.)...	7,800	
Capital affecté à la construction du canal de Roanne et de ses dépendances, au 1er janvier 1841....		..... F. 11,111,862 50

État du fonds capital employé à la construction du canal de Roanne à Digoin.

Le capital avancé par les actionnaires propriétaires du canal de Roanne à Digoin, abstraction faite des intérêts, est de.....F. 9,500,000 00
sur lesquels il a été dépensé:

F. 8,417,772 66	Établissement du canal.....	9,348,241 69
179,877 55	Terrains et propriétés bâties.....	
33,813 57	Approvisionnements divers.....	
716,777 91	Intérêts payés au 1er avril 1836.....	
	En sorte qu'il reste disponible au 31 décembre 1839...F.	151,758 31

Cette somme, aux termes des statuts, doit, ainsi que le produit possible des terrains demeurés libres, être portée au compte de réserve, et ne peut être distribuée aux actionnaires.

A ce compte de réserve figure déjà un solde du 31 décembre 1839, de.F.	16,303 67
L'exploitation de 1838 a présenté un excédant de.....F.	24,572 36
Celle de 1839, de.....	28,176 44
SOIT un total de.....F.	52,748 80

auquel devra se joindre le produit net de 1840, s'il y en a, pour être porté en déduction des capitaux affectés à la construction du canal.

État du coût et des sommes employées à la confection du canal de Roanne à Digoin, avec leurs intérêts non acquittés, arrêté au 1er avril 1840.

	Premier capital fourni par les actionnaires			6,500,000f	00c
	Annuité d'intérêt au 1er avril 1837, à 5 p. 0/0	325,000f	00c		
	Pour intérêt d'un an au 1er avril 1838	16,250	00		
	Annuité d'intérêt au 1er *idem*	325,000	00		
		666,250	00		
	Pour intérêt d'un an au 1er avril 1839	33,312	50		
	Annuité d'intérêt au 1er *idem*	325,000	00		
		1,024,562	50		
	Pour intérêt d'un an au 1er avril 1840	51,228	00		
	Annuité d'intérêt au 1er *idem*	325,000	00		
	Intérêts arriérés			1,400,790	60
	Emprunt de la compagnie à 46f 15c p. 0/0			6,500,000	00
		INTÉRÊTS.			
600,000f 00c	Subvention au 1er août 1836.				
12,500 00	Pour intérêt au 1er janvier 1837. — 5 mois	12,500f	00c		
600,000 00	Subvention au 1er *idem.*				
1,212,500 00					
30,312 50	Pour intérêt au 1er juillet 1837. — 6 mois	30,312	50		
600,000 00	Subvention au 1er *idem.*				
1,842,812 50					
46,070 30	Pour intérêt au 1er janvier 1838. — 6 mois	46,070	30		
600,000 00	Subvention au 1er *idem.*			435,178	30
2,488,882 80					
51,851 70	Pour intérêt au 1er juin 1838. — 5 mois	51,851	70		
600,000 00	Subvention au 1er *idem.*				
3,140,734 50					
157,036 70	Pour intérêt au 1er juin 1839. — 1 an	157,036	70		
3,297,771 20					
137,407 10	Pour intérêt au 1er avril 1840. — 10 mois	137,407	10		
3,435,178 30	Capital et intérêts de la subvention.				
		TOTAL		14,835,968	90
	A DÉDUIRE :				
	1° Le dividende du 30 juin 1839, de 10f par action	130,000f	00c		
	pour intérêt au 1er avril 1840	4,875	00		
	2° Fonds de réserve. Au 31 décembre 1838 — 13,420f 70c				
	Intérêts dudit au 1er avril 1840 — 838 80	17,178	50		
	Accroissement de ce fonds au 31 déc. 1839 — 2,882 97				
	Intérêts dudit au 1er avril 1840 — 36 03			484,082	40
	3° La valeur des terrains restant libres, estimés	108,000	00		
	4° La valeur de l'hôtel de la compagnie à Roanne, ses magasins et accessoires	71,877	55		
	5° Le solde des fonds disponibles sur le capital au 1er avril 1840	111,963	17		
	6° Les produits nets au 1er avril 1840, après déduction des frais d'administration et d'entretien, jusqu'à cette dernière époque seulement	40,187	82		
	RESTE			14,351,886	86

Somme qui s'augmentera d'un certain nombre de dépenses prévues, mais en partie éventuelles, qui pourront s'élever à environ 60 ou 70,000 francs.

Le Directeur général,
A. FER.

Arrêté le présent état au 1er avril 1840, à la somme de quatorze millions trois cent cinquante et un mille huit cent quatre-vingt-six francs quatre-vingt-six centimes.

NOTA.

Coût au 1er avril 1840, selon l'état ci-dessus	14,351,886f 86c
Intérêt au 1er avril 1841	741,750 00
	15,093,636 86
A déduire : Perte sur l'emprunt, non admise par le ministre	3,565,250 00
RESTE	11,528,386 86

A réduire dans la convention au chiffre rond de 11 millions.

Les Commissaires du conseil d'administration du canal de Roanne à Digoin, à M. le Ministre des travaux publics.

Monsieur le Ministre,

Depuis la lettre que nous avons eu l'honneur de remettre à votre hôtel le 29 courant, nous avons reçu de Roanne l'état de la situation financière de la compagnie du canal de Roanne à Digoin, telle qu'elle a été arrêtée au 30 juin dernier. 31 juillet 1840.

Ce document, sur la parfaite exactitude duquel la compagnie sera prête à fournir toutes justifications qui seront jugées convenables, nous paraissant compléter les renseignements que nous devons mettre sous vos yeux, nous prenons la liberté de vous l'adresser sous ce pli.

Permettez-nous, Monsieur le Ministre, de vous faire observer :

1° Que la somme de 102,347 fr. 65 c. restant disponible sur le fonds capital sera absorbée, et au delà, par les décomptes encore à régler, et par quelques dépenses de parfait achèvement ;

2° Que les frais pour l'administration et l'entretien du canal se sont élevés, pour le premier semestre, à 55,380 francs, non compris les frais de voyages et de bureaux ;

3° Enfin, que le solde de 40,927 fr. indiqué comme reliquat des produits au 30 juin 1840 sera probablement absorbé par les frais du second semestre 1840, pour l'administration et l'entretien du canal, qui est mis forcément en chômage pour trois ou quatre mois, par suite des mesures adoptées par les canaux inférieurs.

Nous attendrons maintenant, Monsieur le Ministre (hôtel d'Angleterre, rue des Filles-Saint-Thomas), les communications que vous voudrez bien nous adresser, nous disposant à partir de suite, suivant leur nature, afin de préparer les voies de convocation pour l'assemblée générale de nos actionnaires, conformément à nos statuts.

Veuillez, Monsieur le Ministre, agréer, etc.

Extrait de l'état de situation des recettes et dépenses, et situation des finances au 30 juin 1840.

(Dressé en vertu de l'article 3 de l'ordonnance du Roi du 2 juin 1831.)

1° SITUATION DU FONDS CAPITAL.

RECETTES.		DÉPENSES.	
Fonds capital de la société	F. 9,500,000 00	Au 31 décembre 1839, les dépenses faites pour l'établissement du canal étaient de	F. 9,348,241 69
	9,500,000 00	Du 1er janvier au 30 juin 1840, les dépenses, pour le même chapitre, ont été de	49,410 66
		Total de la dépense faite au 30 juin 1840.	9,397,652 35
		Il reste donc de disponible sur le fonds capital	102,347 65
			9,500,000 00

2° SITUATION DES PRODUITS DU CANAL ET DES DÉPENSES D'ADMINISTRATION ET D'ENTRETIEN.

PRODUITS.		DÉPENSES.	
Au 31 décembre 1839, le reliquat des produits nets était de	F. 52,748 80	Du 1er janvier au 30 juin 1840, les dépenses faites pour l'administration et l'entretien du canal se sont élevées à	F. 55,380 75
Du 1er janvier au 30 juin 1840, les produits du canal ont été de	43,559 79	Solde, reliquat des produits au 30 juin 1840	40,927 84
	F. 96,308 59		F. 96,308 59

RÉSUMÉ GÉNÉRAL.

Somme disponible sur le fonds capital	F. 102,347 65
——— sur les produits du canal	40,927 84
Le fonds de réserve, comme au 31 décembre 1839, est doté de	16,303 67
Total de la somme disponible au 30 juin 1840	F. 159,579 16

31.

Les Commissaires du canal de Briare, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

29 juillet 1840.

Nous avons eu l'honneur de vous remettre un état de nos recettes depuis quarante ans; il résulte de cet état que le terme moyen des produits de la première période de dix ans, à partir de 1801 à 1810 inclusivement, serait de 502,762f

Celui de la deuxième période, de 1811 à 1820, de 306,308

Celui de la troisième période, de 1821 à 1830, de 489,181

Enfin celui de la quatrième période, de 1831 à 1840, de 360,295

Nous vous avons demandé de prendre pour base de notre produit brut la période de 1821 à 1830, en nous appuyant, 1° sur ce que cette période représente mieux l'état actuel du commerce, celle de 1801 à 1810 étant le résultat d'un état de guerre qui n'existe plus, et celles de 1811 à 1820 et 1831 à 1840 ayant été troublées par des causes extraordinaires; 2° sur la différence énorme résultant, à notre préjudice, de l'adoption des vingt dernières années comme terme moyen, puisque cette moyenne ne serait alors que de 424,738 francs, et par conséquent de 65,000 francs en moins de la moyenne des années 1821 à 1830, ce qui atténuerait notre produit d'une manière trop forte.

Permettez-nous d'ajouter encore une observation qui nous paraît décisive, c'est que la moyenne que vous désirez adopter serait inférieure au chiffre résultant de nos produits de cette année, et qui s'élève à 459,000 francs. Or, comme rien ne doit faire présumer que ces produits puissent diminuer, puisque depuis plusieurs années ils ont toujours été croissant, nous ne pensons pas que notre compagnie puisse accepter comme moyenne de produits garantis par l'État, sans augmentation pendant dix ans, un chiffre inférieur à celui des produits de l'année actuelle, malgré la non-navigation du canal du Centre.

Nous avons encore une autre observation à vous soumettre, dont nous n'avons pas voulu vous entretenir, la séance s'étant déjà très-prolongée.

Nous pensons que la garantie à nous accorder par le Gouvernement doit être portée à la somme de 504,000 francs, conformément au détail ci-joint, savoir : 480,915 francs, montant du terme moyen des produits de navigation *seulement*, pendant les années 1821 à 1830, c'est-à-dire défalcation faite des droits perçus pour le stationnement, ci 480,915f

De celle de 18,737 francs, terme moyen des produits du stationnement depuis treize années qu'il existe sur le canal 18,737

Le stationnement est un produit nouveau; il n'existe que depuis 1825, qu'il a été autorisé par une ordonnance royale, à l'exécution de laquelle le commerce s'est opposé, ce qui n'a permis de la mettre en vigueur qu'en 1827. Il n'est donc compris que pour trois années dans les produits de la période de 1821 à 1830. Il est donc juste de prendre la moyenne de ce produit partiel comme base d'une transaction par suite de laquelle ce produit viendra en déduction des charges de l'État.

Enfin la somme de 5,092 francs, montant de la location par baux des biefs et étangs, produit qui s'augmentera par la plus value donnée aux étangs par leur agrandissement, ci. 5,092

TOTAL. 504,744

Si ce point de départ était adopté par vous, Monsieur le Ministre, nous ne craignons pas d'affirmer que nos copropriétaires accéderaient à la transaction que vous proposez, et vous pourriez regarder leur acquiescement comme acquis : autrement, et surtout si vous persistez à prendre pour base de vos offres la moyenne du produit des vingt dernières années, nous avons lieu de croire que nos copropriétaires se refuseront à l'acceptation de vos offres; car

vous devez comprendre, Monsieur le Ministre, que les membres de notre compagnie attachent une grande valeur d'affection à une propriété qu'ils possèdent, la plupart héréditairement, depuis deux siècles, et qu'ils sont habitués à régler sans aucun contrôle. La mesure que vous proposez, dans un intérêt général bien entendu, change notre position et nous met dans une dépendance du plus au moins incommode. Nous pensons donc que vous prendrez fortement en considération ces justes observations, pour nous accorder une loyale indemnité.

Quant à l'accroissement de garantie, nous le soutiendrons tel que vous l'avez proposé, parce que nous pensons qu'il satisfait aux intérêts à venir de la compagnie.

Quant aux frais d'administration et d'entretien, nous croyons plus rationnel de prendre le chiffre moyen des six dernières années, en ce que ce chiffre représente plus exactement nos dépenses actuelles et probables pour l'avenir, notre administration ayant subi en 1834 des modifications assez importantes.

Nous pensons également que cette période de six années peut vous être offerte comme moyenne exacte de nos dépenses d'entretien, parce que ce n'est que depuis cette époque que, dans la prévision des grands travaux d'amélioration que nous avions à faire, nous avons distingué nos dépenses en ordinaires et extraordinaires, tandis que précédemment nos dépenses d'amélioration, telles que l'établissement des gares, sont confondues avec les dépenses d'entretien.

Nous avons l'honneur d'être, etc.

Résumé des recettes de la navigation du canal de Briare, depuis l'année 1801 jusques et y compris celle de 1840.

1801	443,822f
1802	385,260
1803	435,588
1804	625,593
1805	637,327
1806	544,094
1807	435,650
1808	565,915
1809	514,869
1810	439,525
1811	239,166
1812	231,591
1813	303,350
1814	264,516
1815	304,544
1816	322,675
1817	259,490
1818	348,849

1819	354,029f
1820	434,878
1821	401,271
1822	378,273
1823	524,752
1824	533,923
1825	513,227
1826	567,304
1827	429,330
1828	492,864
1829	524,117
1830	526,756
1831	411,385
1832	374,375
1833	437,657
1834	339,530
1835	317,604
1836	265,862
1837	264,812
1838	346,740
1839	394,960
1840	459,034

Il devra être ajouté à la moyenne qui sera déterminée pour base des produits du canal de riare une somme de 5,092 francs par année, représentative de la location des biefs et étangs.

Résumé des recettes de la navigation sur le canal de Briare, depuis l'année 1821 jusques et y compris celle de 1840.

1821	401,271f
1822	378,273
1823	533,923
1824	524,752
1825	513,227
1826	567,304
1827	429,330
1828	464,140
1829	499,903
1830	497,033
TOTAL	4,809,156
Dont le dixième ou la moyenne est de	480,915

Résumé des recettes de l'indemnité du stationnement et du droit de plaçage, depuis l'année 1828 jusques et y compris celle de 1840.

1828	28,724f	
1829	24,214	
1830	29,724	
1831	14,210	
1832	15,072	
1833	15,877	
1834	12,087	
1835	14,745	
1836	11,527	
1837	12,839	
1838	14,913	
1839	17,208	
1840	32,439	
TOTAL	243,579	
Dont le treizième ou la moyenne est de	18,737	18,737
Location des biefs et étangs		5,092
Total du produit brut en moyenne		504,744

Résumé des dépenses d'administration et de travaux, depuis l'année 1834 jusques et y compris celle de 1840.

1834	Administration générale et frais du contentieux, ensemble	34,600f	102,340f		
	Frais de recettes, receveurs, contrôleurs, gardes-éclusiers	30,336			
	Surveillance de travaux, ingénieurs, gardes-magasins, conducteurs	17,448			
	Intérêts de cautionnement	3,633			
	Pensions et secours	5,471			
	Contributions	10,852			
1835			103,878		
1836			95,009		
1837			101,558		
1838			98,837		
1839			97,524		
TOTAL			597,146		
Dont le sixième ou la moyenne est de			99,523	ci..	99,523f
A REPORTER					99,523

	REPORT		99,523f
1834	Travaux d'entretien	65,724f	
1835		40,388	
1836		58,497	
1837		67,204	
1838		57,367	
1839		70,832	
	TOTAL	360,012	
	Dont le sixième ou la moyenne est de	60,002	ci.. 60,002
	TOTAL de la moyenne		159,525

Actions de jouissanc

MOYENNES DES A

QU

M

1825.	1826.	1827.	1828.	1829.	1830.	1831.	183
160f 62c	91f 25c	58f 33c	52f 50c	71f 25c	63f 12c	40f 62c	38f

MOYENN

De 1825 à 1829..... 86 79 | De 1830 à 1834.....

MOYENN

De 1825 à 1834..... 72

CANA

M

1828.	1829.	1830.	1831.	1832.	183
40f	65f		50f	//	

MOYENN

De 1828 à 1832..... 51 69 | De 1833 à 1837.....

MOYENN

De 1828 à 1837.....

CANA

M

1836.	183
503f 75c	524f

MO

De 1836 à 1840.....

e la Bourse.

ANCE.

X.

E.

	1834.	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.
c	48f 44c	99f 37c	253f 12c	297f 50c	223f 12c	102f 27c	150f 21c

NÉES.

.....	58 69	De 1835 à 1839.....				195 08	150 21

ÉES.

x autres, de 1835 à 1840.....					172 65		"

OGNE.

E.

	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.
5c	60f 00c	175f 94c	186f 25c	121f 87c	55f 70c	80f 83c

NÉES.

.....	118 98	De 1838 à 1840.....			86 13	"

ÉES.

1840.....			86 13		"	"

AU RHIN.

ÉE.

	1839.	1840.
	415f 00c	"

ANNÉES.

.....	481 04	"

QU

1825.	1826.	1827.	1828.	1829.	1830.	1831.	18
1er sem.... 180f 00c	1er sem... "	1er sem... 65f 00c	1er sem.... 45f 00c	1er sem... 85f 00c	1er sem... 72f 50c	1er sem... 45f 00c	1er sem.
" 172 50	" "	" 60 00	" 38 75	" 62 50	" 70 00	" 35 00	"
2e sem..... 150 00	2e sem... 102f 50c	2e sem... 50 00	2e sem.... 67 50	2e sem.... 75 00	2e sem.... 70 00	2e sem.... 42 50	2e sem..
" 140 00	80 00	"	" 58 75	" 62 50	" 40 00	" 40 00	"

CAN

1828.	1829.	1830.	1831.	1832.	1833.	1834.	1
1er sem.... 40f 00c	1er sem... *Néant.*	1er sem... *Néant.*	1er sem... 50f 00c	1er sem... *Néant.*	1er sem... *Néant.*	1er sem... 55f 00c	1er sem
Néant.	" "	" "	" "	" "	" "	" 52 50	"
2e sem...	2e sem.... 70f 00c	2e sem... "	2e sem... "	2e sem... "	2e sem... "	2e sem.... "	2e sem
" "	" 60 00	" "	" "	" "	" "	" "	"

CANAL DU RHÔNE AU RHIN.

1836.	1837.	1838.	1839.	1
1er sem... 580f 00c	1er sem... 540f 00c	1er sem.... *Néant.*	1er sem... 430f 00c	1er sem
" 450 00	" 495 00	" "	" 400 00	"
2e sem.... 505 00	2e sem.... 547 50	2e sem... "	2e sem... "	2e sem
" 480 00	" 515 00	" "	" "	"

Les trois canaux n'ont pas eu d

K.

	1834.	1835.	1836.	1837.	1838.
00f	1er sem. 55f 00c	1er sem.. 105f 00c	1er sem.. 322 50	1er sem.. 342f 50c	1er sem.. 277f 50c
00	47 50	» 42 50	» 140 00	275 00	» 230 00
00	2e sem. 50 00	2e sem.. 167 50	2e sem. 300 00	2e sem.. 307 50	2e sem.. 225 00
00	» 41 25	» 82 50	» 250 00	» 265 00	» 160 00

1839.	1840.
Janvier..... 175f 120f	Janvier.... 130f 125f 00c
Février..... 160 135	Février. *Néant.*
Mars..... 160 150	Mars..... 135f 150f 00
Avril ..... *Néant.*	Avril..... 200 150 00
Mai..... . .. 130f	Mai... ... 175 157 50
Juin..... 145f 130f	Juin 155 130 00
Juillet..... 130f	Juillet..... 155 140 00
Août..... 125f 115f	
Septembre.... 125f	
Octobre..... 155f 140f	
Novembre.... 130f	
Décembre.... 125	

)GNE.

	1837.	1838.
75f	1er sem.. 222f 50c	1er sem.. 167f 50c
00	» 167 50	125 00
00	2e sem... 195 00	2e sem... 115 00
00	» 160 00	80 00

1839.	1840.
Janvier..... 90f 70f	Janvier..... *Néant.*
Février..... 80 60	Février..... *Néant.*
Mars..... 75f	Mars..... 75f 65f
Avril. .... .. *Néant.*	Avril..... 90 110
Mai..... *Néant.*	Mai..... *Néant.*
Juin. ..... *Néant.*	Juin..... *Néant.*
Juillet..... *Néant.*	Juillet 85f 60f
Août..... 72f 50f	
Septembre.... *Néant.*	
Octobre..... *Néant.*	
Novembre.... *Néant.*	
Décembre.... 60f	

actions de jouissance.

33.

Premières propositions du Ministre des travaux publics aux compagnies.

Le Ministre des travaux publics, à MM. les Membres du conseil d'ad ministration des compagnies des quatre canaux, des trois canaux, d canal de Bourgogne et du canal du Rhône au Rhin.

3 août 1840.

Messieurs, les conférences qui ont eu lieu au ministère des travaux publics, les 20, 22, 2 27 et 29 juillet dernier, m'ont amené à vous faire les propositions suivantes, sous tout réserves de droit, et sauf ratification, d'abord par le conseil de Sa Majesté, et ensuite par l Chambres.

L'État, pour rentrer dans la libre disposition des tarifs, rachèterait les actions de jouissanc

La valeur de ces actions serait fixée par une commission d'arbitrage, composée de s membres, dont trois nommés par le Gouvernement et trois élus par la compagnie. En cas partage, les six membres seraient tenus de choisir un tiers arbitre.

La base minimum d'évaluation devant servir à l'application des divers articles du traité a nexé à la loi du 14 août 1822 (1) serait de quatre francs de revenu net (2) par mètre courant canal, à partir de l'entier amortissement de l'emprunt. La somme capitale provenant de l'arb trage serait escomptée valeur au 1er janvier 1841, puis convertie en annuités payables par trésor public, et réparties sur quarante-deux ans, au taux de 4 p. 0/0 et 1 p. 0/0 d'amortissemen

Je vous engage, Messieurs, à soumettre le plus promptement possible ces propositions à v commettants, et à me faire connaître le résultat de leur délibération.

Recevez, etc.

---

(1) Pour les trois canaux. (*Loi du 5 août 1821.*)

(2) *Estimation du revenu net des canaux d'après leur étendue.*

Quatre canaux.	Canal latéral à la Loire		198,000	mèt. à 4 fr.	792,000f	4,849,91
	Idem du Berry (petite section)		320,000	*idem.*	1,280,000	
	Idem du Nivernais		176,181	*idem.*	704,724	
	Canaux de Bretagne.	Ille-et-Rance. 84,797				
		Nantes à Brest. 374,000	518,297	*idem.*	2,073,188	
		Blavet 59,500	1,212,478			
Canal de Bourgogne			242,044	*idem.*		968,17
Canal du Rhône au Rhin			348,900	*idem.*		1,395,60
Canal de la Somme			155,600	*idem.*		622,40
Canal des Ardennes			105,725	*idem.*		422,90

Le Ministre des travaux publics, à MM. les Membres du conseil d'administration de la compagnie du canal de Roanne à Digoin.

Messieurs, les conférences qui ont eu lieu au ministère des travaux publics, les 20, 22, 24, 27 et 29 juillet dernier, m'ont amené à vous faire les propositions suivantes, sous toutes réserves de droit, et sauf ratification, d'abord par le conseil de Sa Majesté, et ensuite par les Chambres.

Le tarif annexé à la présente lettre serait, à partir du 1er janvier prochain, et pendant dix années, substitué au tarif actuel; à partir de la dixième année, il vous serait loisible de relever le nouveau tarif jusqu'à concurrence du double, mais graduellement, par cinquième, de cinq en cinq ans; la même substitution de tarifs et la même faculté de relèvement seraient étendues aux canaux suivants : latéral à la Loire, du Berry, du Nivernais, de Briare, d'Orléans et du Loing.

L'application de ces tarifs pouvant occasionner une certaine altération dans vos produits futurs, l'État vous garantirait, pendant quarante-deux ans, l'intérêt à 3 p. 0/0 du capital employé à la construction du canal, évalué à forfait à onze millions, soit trois cent trente mille fr. par an, toute déduction faite des frais d'entretien, d'administration et d'amélioration, lesquels seraient réglés une fois pour toutes, par voie d'abonnement et de marché à forfait avec la compagnie, à la somme de cent cinquante mille francs.

L'État s'engagerait, en outre, à opérer, au moyen d'un embranchement de chemin de fer, la jonction immédiate du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne avec la gare de votre canal.

A l'expiration des quarante-deux ans de garantie, la compagnie serait remplacée au même et semblable état qu'auparavant.

Je vous engage, Messieurs, à soumettre le plus promptement possible ces propositions à vos commettants, et à me faire connaître le résultat de leur délibération.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics, à MM. les Administrateurs des compagnies des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing.

Messieurs, les conférences qui ont eu lieu au ministère des travaux publics, les 20, 22, 24, 27 et 29 juillet dernier, m'ont amené à vous faire les propositions suivantes, sous toutes réserves de droit (1), et sauf ratification, d'abord par le conseil de Sa Majesté, et ensuite par les Chambres.

---

(1) Pour les canaux d'Orléans et du Loing, la lettre porte : « et notamment du décret du 16 mars 1810. »

Le tarif annexé à la présente lettre serait, à partir du 1er janvier prochain, et pendant dix années, substitué au tarif actuel; à partir de la dixième année, il vous serait loisible de relever le nouveau tarif jusqu'à concurrence du double, mais graduellement, par cinquième, de cinq en cinq ans; la même substitution de tarifs et la même faculté de relèvement seraient étendues aux canaux suivants : latéral à la Loire, du Berry, du Nivernais, de Roanne à Digoin.

L'application de ces tarifs à vos canaux pouvant occasionner une certaine altération de leurs produits, l'État vous garantirait, pendant quarante-deux ans, un revenu net égal à la moyenne de vos produits depuis l'année 1810, accrue de cinq en cinq ans, à partir de la dixième année, d'une prime croissante de 5 en 5 p. 0/0 dudit revenu net, jusqu'à concurrence d'un maximum de 25 p. 0/0, lequel demeurerait assuré à la compagnie pendant les douze dernières années. Le revenu net serait déterminé chaque année, déduction faite, sur les produits bruts, 1° des frais d'entretien et d'administration, qui auraient été, une fois pour toutes, convenus, par voie d'abonnement, sur le pied de la moyenne desdits frais depuis 1810; 2° du montant des travaux d'amélioration destinés à mettre le canal de Briare en rapport parfait avec le canal latéral à la Loire, et qui auraient été approuvés par le Gouvernement.

A l'expiration des quarante-deux ans de garantie, la compagnie serait replacée au même et semblable état qu'auparavant.

Je vous engage, Messieurs, à soumettre le plus promptement possible ces propositions à vos commettants, et à me faire connaître le résultat de leur décision.

Recevez, etc.

Tarifs proposés par M. le Ministre des travaux publics.

1re CLASSE. 0f 45c	Cordages neufs. Cuivre, quincaillerie. Étoffes de soie et autres. Linge. Liqueurs, eaux-de-vie, vinaigre (en fût). Liquides en bouteille. Marbre et pierre sculptés. Meubles, outils, mécaniques, voitures, métiers, harnais. Nacre, écaille, corne façonnée, ivoire. Papiers. Pelleteries. Sucre, café, gomme, garance, indigo, cacao, poivre, huile d'olive, cire. Toiles de fil et de coton, draperies.

2e CLASSE. 0f 40c

Bouteilles de verre, porcelaines, cristaux et glaces.
Coton, laine, crins, plumes, cuirs, soies de sanglier ou de porc.
Écorces et tans.
Fer ouvré; métaux, tels que plomb, étain, zinc, acier, ancres de marine, canons.
Huile à brûler, dégras.
Lin et chanvre non ouvrés.
Pruneaux, raisiné, miel, fruits secs et confits, ruches à miel.
Tôles en fer-blanc.
Vins.

3e CLASSE. 0 35

Beurre, sucre brut, mélasse, suif, riz, savon, cannes à sucre, chandelles, vermicelle et autres pâtes.
Cornes et cornets.
Farines et fécules en sac ou en baril.
Faïences en panier.
Fers en barres et en lames, fil de fer.
Harengs, morues, saumons, maquereaux, merluches.
Marbres ouvragés, tels que carreaux, cheminées, tablettes, etc.; granits et pierres de Volvic ouvrés.
Verres à boire ou à vitre.

4e CLASSE. 0 30

Ardoises.
Bières, boissons et cidres en fût.
Bois de construction, bois équarris, chevrons, solives, bois de charronnage, jantes, moyeux rais.
Bois de fente, tels que alluchons de moulin, boissellerie, cercles et chevilles à poinçon, échalas, lattes, manches de fouet, parquets, sabots, treillages, mâts.
Bois de sciage, tels que planches, bateaux et voliges.
Bois des îles et de teinture.
Bois des îles pour ébénisterie.
Charbon de bois, braise et tourbe carbonisée.
Faïences en pagale, cendres gravelées et neuves.
Fonte ouvrée.
Grains et graines de toute espèce, telles que fèves, féverolles, haricots, lentilles, pois, légumes secs, froment, méteil, orge, seigle, avoine, maïs, mil ou millet, sarrasin, chènevis, colza, luzerne, moutarde, sainfoin, trèfle, vesce et autres graines, en sac ou en baril.
Meules de moulin ou de coutelier.
Sel et salpêtre.

5e CLASSE.	0f 25c	Alun, brai, goudron, résine, soufre, potasse, soude, céruse, couperose, minium, noir de fumée, encre et tripoli, baryte, manganèse. Chiffons, vieux cordages, équipages de marine. Lie de vin et demi-vin. Marrons, amandes, noisettes.
6e CLASSE.	0 20	Bétail, tel que bœufs, veaux, vaches, chèvres, moutons et autres. Bois de combustible, bois brut de moule ou en grume, charbonnettes; cotrets et fagots, cotrillons, brindilles ou ramilles, bourrées. Bouteilles de grès, poteries, formes de sucre. Fonte brute. Fourrages de toute nature, foin, paille, luzerne, sainfoin, trèfle, tourteaux et autres. Fruits verts, tels que châtaignes, noix, poires, pommes, etc. Légumes verts, tels que betteraves, carottes, choux, navets, oignons et autres. Noir minéral. Pierre ponce, pierre à fusil. Pieux, perches, arbres à haute et basse tige, plançons, plantards, bois à charbon, souches.
7e CLASSE.	0 15	Arbres et arbustes en caisse ou en pot. Briques, tuiles, carreaux, faîtières, pierres de taille brutes, terre à porcelaine, à sucre et à vitre; verre pilé, argile, ocre en poudre, blanc d'Espagne fabriqué, sablon, cailloux pulvérisés. Cendres d'orfévre, de plomb, de Romagne, cendres neuves et de varech.
8e CLASSE.	0 10	Charbon de terre, coke, tourbe (brute). Chiffons de laine. Cornes, ergots, os (bruts), noir de raffinerie, tanin, terre de bruyères. Ferrailles, scories, minerais, vieilles fontes. Fumiers; engrais, tels que poudrette, cendres lessivées. Glaces et neiges. Moellons, chaux, ciment de tuile, sables, pavés, cailloux bruts, graviers, ocre brute, terre à faïence, à pipe, à poterie. Plâtre brut. Porcelaines et verres cassés, marne, etc.

Bascule à poisson, par mètre carré de tillac.	0f 20c
Bateau vide, par myriamètre et par tonne de jaugeage.	0 02
Boucauts et poinçons vides, par poinçon de 228 litres.	0 01

TRAINS ET RADEAUX.

Bois de charpente, par mètre cube de volume.	0f 20c
Bois de chauffage, *idem*.	0 10

Le tarif des voyageurs réglé pour le canal latéral à la Loire sera applicable à toutes les compagnies.

Les tarifs précédents seront des maximums au-dessous desquels les compagnies pourront se mouvoir avec liberté entière.

L'unité de mesure adoptée est la tonne de 1,000 kilogrammes.

Les bateliers devront, au point de chargement, se munir d'un manifeste ou passavant, qui est délivré par le contrôleur, et devra être visé à tous les bureaux de contrôle.

Le droit du décime de guerre est supprimé.

Les tarifs précédents seront perçus par myriamètre. Une fraction de distance de cinq kilomètres et au-dessous comptera pour une demi-distance. Une fraction de distance de plus de 5 kilomètres comptera pour distance entière.

Le poids spécifique de chaque marchandise sera déterminé par la loi.

Le droit de gare ou de stationnement sera de $0^f\ 01^c$ par mètre carré de surface occupée et par vingt-quatre heures d'occupation. Il ne sera rien perçu pour les premières vingt-quatre heures de stationnement.

34.

Nouvelles lettres de la Compagnie du canal de Roanne à Digoin, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous ne reviendrons pas sur la conversation que nous avons eu l'honneur d'avoir avec vous. 4 août 1840.

Ayant dû entretenir jour par jour notre conseil d'administration du résultat des conférences ouvertes sous votre présidence, nous nous trouvons singulièrement compromis, aujourd'hui que nous devrions lui porter un résultat aussi éloigné de nos justes espérances.

Mais les questions d'amour-propre s'effacent, pour nous, devant la responsabilité de notre mandat, et surtout devant la chance des résolutions finales de l'assemblée générale de nos actionnaires.

Permettez-nous donc, Monsieur le Ministre, sans rentrer dans le fond de la discussion, de vous supplier de vouloir bien envisager de nouveau et impartialement les conditions sous lesquelles notre compagnie a pris naissance.

Vous reconnaîtrez, nous l'espérons encore, que les propositions que vous nous avez laissé entrevoir ne nous présentent pas des conditions suffisantes et nous placent au bas de l'échelle des compagnies contractantes.

Encore, si vous aviez porté à cinq francs par mètre courant le minimum garanti des droits de navigation, pourrions-nous ne pas considérer comme impossible l'adhésion d'une majorité

de nos actionnaires, en laissant, bien entendu, en dehors, et au profit de la compagnie, les droits de stationnement, et le produit des plantations, talus, et autres propriétés.

Nous vous demandons avec instance, Monsieur le Ministre, de vouloir bien réfléchir de nouveau à la position particulière dans laquelle nous sommes personnellement placés. Qu'il ne soit pas dit que notre intervention a nui au succès des intérêts que nous venions défendre, et que nous emportions des propositions de vous, Monsieur le Ministre, sur des bases que notre raison nous permette de justifier devant nos commettants, de manière à pouvoir espérer d'entraîner leur adhésion.

La compensation que vous nous offrez, relative à la jonction du chemin de fer avec notre gare, est, permettez-nous de vous le dire, Monsieur le Ministre, illusoire, puisque, pendant les dix, et probablement les quinze premières années, nos produits aux tarifs que vous nous imposez seront insuffisants pour dépasser le minimum garanti.

Considérez encore les conditions auxquelles vous autoriseriez aujourd'hui la construction, si elle n'était pas effectuée, du canal de Roanne, tête de la ligne et alimentation du canal latéral, et peut-être reconnaîtrez-vous que vous ne seriez pas éloigné d'accorder des conditions analogues à celles consenties pour le chemin de fer d'Orléans, soit une garantie de 4 pour 0/0 des capitaux employés.

Nous ne pouvons pas compter sur l'appui de coïntéressés influents et puissants, mais nous osons faire un nouvel appel à votre bienveillance et à votre impartialité, assurés que nous serons ainsi de ne pas être traités trop rigoureusement.

Voyez donc, Monsieur le Ministre, si, dans le sentiment de votre responsabilité, vous ne trouveriez pas juste de faire une différence entre notre compagnie et les actions de jouissance, dont vous ne fixez le rapport que comme *minimum* d'évaluation, tandis que, pour nous, vous le fixeriez d'une manière *définitive;* et laissez-nous espérer que vous modifierez votre première impression, en établissant notre indemnité au-dessus du chiffre que vous avez articulé, en maintenant, du reste, les autres conditions dont vous nous avez parlé.

Nous pourrons alors avoir courage pour tenter, avec quelques chances de succès, de donner une issue amiable aux négociations entamées sous des auspices bien moins ruineux.

Agréez, etc.

MONSIEUR LE MINISTRE,

6 août 1846

Au moment de monter en voiture, et nous préparant à soutenir loyalement, dans l'assemblée générale de nos actionnaires, les propositions que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser par votre missive du 5 courant, permettez-nous de vous faire observer que nous aurions plus de chances de succès si vous consentiez, ainsi qu'il en a toujours été question, et ainsi que nous nous sommes crus autorisés à l'annoncer à nos commettants, que la garantie de produits fût relevée de 5 pour 0/0 pour chaque période de cinq ans, jusqu'à concurrence de 25 pour 0/0.

Vous aviez paru reconnaître la justesse de cette manière de procéder, et la convenance d'intéresser directement les compagnies à bien gérer; et, privées de ces deux éléments, il faut bien le reconnaître, les propositions que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser ont une moindre chance de réunir la majorité de nos actionnaires.

Nous nous estimerions heureux si nos réflexions vous amenaient à compléter vos ouvertures par un article additionnel qui faciliterait notre tâche, et qui nous semblerait ne pas s'éloigner de la justice.

Mais il est un point sur lequel nous sommes forcés d'insister malgré toute notre répugnance à vous fatiguer de nos intérêts privés : c'est de la jonction immédiate, par un embranchement de chemin de fer, du chemin d'Andrezieux avec notre gare, dont nous devons vous entretenir.

Veuillez, en effet, considérer, Monsieur le Ministre, qu'étant entrée loyalement, et avec un esprit de conciliation que vous avez paru apprécier, dans la négociation que vous avez entamée, notre compagnie court la chance de perdre peut-être une campagne entière si le traité venait à ne pas être ratifié par les Chambres, ou se trouvait ajourné par suite d'événements politiques.

Que les choses restent en l'état actuel aussi longtemps que notre compagnie ne se sera pas prononcée et voudra demeurer dans l'entier de ses droits, rien de mieux!

Mais, en supposant que l'adhésion de la majorité des actionnaires vienne à être prononcée dans la forme voulue pour engager la compagnie, ne trouverez-vous pas, Monsieur le Ministre, de stricte justice et de libérale réciprocité de prononcer définitivement, quelle que puisse être d'ailleurs la décision finale au sujet des tarifs, la jonction aux frais de l'État, exécutée dans la forme que vous nous indiquez vous-même?

Nous invoquons avec pleine confiance votre esprit d'équité, et nous aimons à croire qu'il est déjà dans votre pensée (ce que vous ne vous refuserez pas à nous faire savoir) qu'à la seule condition de l'adhésion de notre assemblée générale, la question de la liaison immédiate du chemin d'Andrezieux avec notre gare est désormais tranchée de la manière que vous nous avez vous-même proposée.

Permettez qu'en terminant nous vous exprimions avec sincérité les sentiments de haute considération et de reconnaissance que nous ont inspirés les rapports si pleins de bienveillance que nous avons eu l'honneur d'avoir avec vous, Monsieur le Ministre, et qui nous ont été un dédommagement personnel de l'échec qu'ont éprouvé nos efforts.

Daignez agréer, etc.

35.

Les Membres du conseil d'administration de la compagnie des quatre canaux, à M. le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous venons répondre à la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser, sus la date du 3 de ce mois. Nous y voyons que les conférences qui ont eu lieu au ministère des 8 août 1840.

travaux publics, sous votre présidence, vous conduisent à faire à la compagnie des quatre canaux, et sous toute réserve, des propositions dont l'objet est de faire rentrer l'État dans la libre disposition des tarifs, par le rachat du droit de copropriété des produits, concédé par la loi du 14 août 1822. Nos commissaires nous ont également informés de l'intention que vous avez manifestée de livrer à l'industrie privée l'exploitation des canaux. Sur ce dernier point notre compagnie a plusieurs fois attiré l'attention du Gouvernement, et nous persistons à penser qu'il est entièrement dans l'intérêt de l'État et du commerce.

Il résulte, Monsieur le Ministre, des propositions que vous nous adressez :

1° Que la valeur de l'abandon du droit dont il s'agit, lequel est représenté par les actions de jouissance, serait fixée par une commission d'arbitres composée de six membres, dont trois nommés par le Gouvernement et trois élus par la compagnie : en cas de partage, les six membres seraient tenus de choisir un tiers arbitre. Nous vous prions d'examiner s'il ne serait pas plus convenable que les six arbitres procédassent immédiatement, et avant toute délibération, au choix d'un septième arbitre, en sorte que la commission fût, dès son début, composée de sept membres jugeant à la pluralité des voix.

2° Que la base minimum d'évaluation devant servir à l'application des divers articles du traité annexé à la loi précitée serait de 4 francs de revenu net, par mètre courant de canal, à partir de l'entier amortissement de l'emprunt;

3° Que la somme capitale provenant de l'arbitrage serait escomptée à raison de 4 p. 0/0 l'an, valeur au 1er janvier 1841, puis convertie en annuités payables par le trésor public, et réparties sur quarante-deux ans, également au taux de 4 p. 0/0 d'intérêt et 1 p. 0/0 d'amortissement.

Déjà les commissaires que nous avions désignés pour prendre part aux conférences nous avaient informés des conditions qui y avaient été proposées et discutées. Nous avions appris par eux que l'évaluation des produits, comme limite minimum du rachat des droits de la compagnie, paraissait avoir été admise, non pas à raison de 4 francs, mais bien à raison de 5 francs par mètre courant de canal.

Tout en reconnaissant que rien de ce qui s'est passé n'avait le pouvoir de vous engager Monsieur le Ministre, néanmoins nous avions dû nous attendre à ce que le chiffre de 5 francs serait maintenu, et, si nous n'insistons par pour qu'il soit rétabli, c'est que nous reconnaissons également tout ce qu'il y a de loyal et de juste dans la composition d'un tribunal arbitral tel que vous le définissez : de sorte qu'appelés à discuter plus tard les intérêts des actionnaires devant des hommes honorables et éclairés qui comprendront que l'indemnité doit être égale à la chose cédée, nous ne devons attacher qu'une importance secondaire à la différence d'évaluation que nous venons de signaler.

En ce qui touche l'application de l'indemnité qui sera fixée, voici, sauf quelques différences de longueur qui, en plus ou en moins, ne sauraient avoir aucune influence notable sur le résultat, comment elle devra s'établir :

Canaux de Bretagne	518,297 mètres.
Canal latéral à la Loire	198,000
Canal du Nivernais	176,166
Canal du Berry	320,000

dont le produit net minimum demeure évalué, pour la durée de la concession et à partir de la fin de l'amortissement, à raison de 4 francs par mètre courant, soit 2 francs pour la portion afférente annuellement à la compagnie.

Nous rappelons également ici les époques fixées pour l'amortissement des emprunts, parce que c'est un des éléments du calcul de l'indemnité. Ces époques sont celles :

Du 1er avril 1865, pour le canal du Nivernais ;
Du 1er avril 1866, pour les canaux du Berry et latéral à la Loire ;
Du 1er avril 1867, pour les canaux de Bretagne.

En soumettant, Monsieur le Ministre, ces observations à votre appréciation, nous avons l'honneur de vous prévenir que, conformément à votre demande, le conseil d'administration a arrêté que les porteurs d'actions de jouissance seraient convoqués dans le plus bref délai, pour prendre connaissance des propositions du Gouvernement. Nous nous empresserons de vous informer du résultat de leur délibération.

Nous sommes avec respect, etc.

36.

Les Administrateurs de la compagnie du canal de Bourgogne, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons reçu la lettre que Votre Excellence nous a fait l'honneur de nous adresser, le 3 courant, pour nous faire connaître les propositions qu'elle est conduite à faire à la compagnie du canal de Bourgogne, sous toutes réserves, par suite des conférences qui ont eu lieu le mois dernier. 27 août 1840.

L'objet de ces propositions est de faire rentrer l'État dans la libre disposition des tarifs, par le rachat de la concession qui appartient aux actions de jouissance ; elles consistent :

1° A faire fixer la valeur de cette concession par une commission d'arbitrage composée de six membres, dont trois nommés par le Gouvernement et trois par la compagnie, lesquels choisiraient un tiers arbitre en cas de partage;

2° A prendre pour base minimum de cette évaluation, devant servir à l'application des divers articles du cahier des charges annexé à la loi du 14 août 1822, un revenu net présumé de 4 francs par mètre courant de canal, à partir de l'entier amortissement de l'emprunt;

3° A escompter sur le pied de 4 p. 0/0 l'an, valeur au 1er janvier 1841, les quarante annuités qui seront dues à la compagnie, d'après le résultat de l'arbitrage, pour, le capital qui en

proviendra, être payé par le trésor public en quarante-deux ans, par annuités, également à 4 p. 0/0 d'intérêt et 1 p. 0/0 d'amortissement.

Ces propositions appellent de notre part les observations suivantes :

Pour éviter, en cas de partage d'opinion, une double instruction et la remise de la décision de si graves intérêts entre les mains d'une seule personne, nous pensons qu'il serait plus convenable, dans l'intérêt des deux parties, que les six arbitres contradictoirement nommés en choisissent immédiatement un septième, pour juger avec eux à la pluralité des voix.

Quant à la fixation du minimum, Votre Excellence doit se rappeler que, le canal de Bourgogne promettant, cette année même, de produire environ 1,200,000 francs sur une longueur de 242,044 mètres, soit environ 5 fr. par mètre courant, avec une chance d'amélioration toujours croissante, nos commissaires n'ont consenti à adopter ce dernier chiffre comme minimum du produit net au 1er octobre 1868, époque de l'extinction de l'emprunt, que parce que le même chiffre, étant appliqué à tous les canaux, témoignait par sa généralité que le mérite particulier de chaque canal n'avait pas été discuté.

Il nous semble donc, quant à nous, que ce chiffre minimum ne doit pas être réduit à 4 fr., comme Votre Excellence le propose, mais bien maintenu à 5 francs. Cependant, comme, en définitive, c'est aux actionnaires que la proposition doit être soumise, nous n'empêcherons pas qu'ils ne voient, dans la composition de la commission arbitrale, des garanties contre un minimum si modique, et qu'ils ne se rassurent en pensant que des hommes honorables et consciencieux ne pourront jamais déclarer que le canal de Bourgogne produira moins dans 28 ans qu'il ne produit à présent.

En conséquence, conformément aux désirs de Votre Excellence, nous allons convoquer les porteurs de nos actions de jouissance, dans le plus bref délai, pour leur communiquer la lettre que nous avons reçue et la présente réponse. Nous aurons l'honneur d'informer Votre Excellence du résultat de cette communication.

Agréez, etc.

37.

Les Administrateurs de la compagnie du canal de Briare, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

2 septembre 1840.

Les propriétaires du canal de Briare se sont réunis hier pour statuer sur les propositions contenues dans votre lettre du 3 août dernier. J'ai le regret de vous annoncer qu'ils n'ont pas cru devoir y adhérer. Si vous voulez avoir la bonté de m'indiquer un rendez-vous, j'aurai l'honneur de vous faire connaître les motifs de leur refus, en vous remettant la délibération qui le contient.

J'ai l'honneur d'être, etc.

Extrait de la délibération prise par les propriétaires du canal de Briare, le 1er septembre 1840, réunis, par suite de la convocation spéciale à eux adressée le 6 août dernier, sous la présidence de M. le comte de Lestrade, étant, conformément aux statuts, en nombre suffisant pour délibérer; statuant sur les propositions contenues en la lettre de M. le Ministre des travaux publics en date du 3 août dernier.

La délibération suivante a été prise à l'unanimité :

Les propriétaires du canal de Briare, après avoir entendu le rapport de leurs commissaires, chargés de conférer avec M. le Ministre des travaux publics sur les propositions énoncées dans sa lettre du 30 juin 1840;

Après avoir pris communication des propositions contenues dans la lettre de M. le Ministre en date du 3 août suivant;

Considérant que l'offre de garantir à la compagnie, pendant quarante-deux ans, la moyenne des produits perçus par elle pendant les trente dernières années, ne leur présente pas une indemnité suffisante; cette indemnité étant, non-seulement inférieure aux produits actuels du canal, mais ne comprenant aucune rémunération des dépenses énormes faites depuis quelques années pour rélargir ses écluses,

Déclarent ne pouvoir, par ces motifs, accepter ces propositions. Ils le regrettent d'autant plus, qu'il eût été probablement facile de s'entendre sur les autres points.

Fait et délibéré à Paris, le 1er septembre 1840.

(*Suivent les signatures.*)

38.

Le Ministre des travaux publics, à MM. les Membres du conseil d'administration des compagnies des quatre canaux, des trois canaux, du canal de Bourgogne et du canal du Rhône au Rhin.

Messieurs, l'assemblée générale de votre compagnie va bientôt avoir à se prononcer sur les propositions que je lui ai faites. Si ces propositions sont acceptées, comme je l'espère, je pense qu'il serait bon que l'assemblée générale, par la même délibération, autorisât MM. les 5 septembre 1840.

membres de son conseil d'administration à nommer les trois membres dont la désignation appartient à la compagnie dans le tribunal arbitral. Cette délégation épargnerait la peine et les délais d'une seconde convocation des actionnaires.

Je vous propose également, d'après l'observation qui m'a été faite par l'une des compagnies, et à la justesse de laquelle je me suis empressé de me rendre, d'autoriser les arbitres désignés par la compagnie et par le Gouvernement à nommer immédiatement le tiers arbitre, afin de ne pas être obligés, en cas de partage, de recommencer toute l'instruction.

Agréez, etc.

39.

L'Administration de la compagnie du canal du Rhône au Rhin, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

7 septembre 1840.

Nous avons reçu la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous écrire le 3 août, relative aux propositions que vous croyez devoir faire à la compagnie, pour le rachat des actions de jouissance.

Nous nous sommes empressés de répondre à vos vues, en convoquant à Strasbourg MM. les actionnaires de la compagnie du canal du Rhône au Rhin, pour le 30 septembre présent mois.

Les observations qui parviennent au conseil d'administration sur le mode de réalisation de l'opération proposée, que l'on désirerait voir expliquer d'une manière précise, nécessitent des détails dans lesquels nous ne pouvons entrer d'une manière absolue, puisque les calculs peuvent s'établir sur des bases diverses. Afin donc qu'il n'y ait point d'incertitude sur l'exposé que doit faire le conseil d'administration de la compagnie et les renseignements qu'il est dans le cas de transmettre avant l'époque de l'assemblée générale, nous vous prions, Monsieur le Ministre, de vouloir bien nous adresser le plus tôt possible le compte d'après lequel vous entendez que devraient s'effectuer le rachat des actions de jouissance et leur conversion en annuités réparties sur quarante-deux ans.

Ce compte simulé ferait cesser toute hésitation, et pourrait amener MM. les actionnaires à un résultat qui simplifierait la discussion et hâterait la résolution que nous devons vous soumettre.

Nous vous prions, etc.

40.

Le Ministre des travaux publics, aux Compagnies des quatre canaux, des trois canaux et du canal de Bourgogne.

Messieurs, depuis la lettre que j'ai adressée à votre compagnie le 3 août dernier, j'ai été conduit, par mes propres réflexions et par les observations qui m'ont été faites, à compléter ou plutôt à éclaircir mes propositions sur deux points importants. 17 septembre 1840.

D'abord, Messieurs, dans le cas où ces propositions seraient acceptées, il devrait être bien entendu qu'il n'y aurait plus, à l'avenir, de compte à faire entre l'État et la compagnie pour déterminer s'il y a ou non des excédants de produits applicables à l'amortissement. Par conséquent il serait bon que le Gouvernement et la compagnie déclarassent d'un commun accord que l'article 8 du cahier des charges sera supprimé, et que l'amortissement se fera invariablement comme par le passé, conformément aux règles tracées par l'article 6.

Cette modification tendrait à simplifier les rapports futurs de l'État avec la compagnie, et affranchirait celle-ci de tous les embarras qui peuvent résulter pour elle de l'accélération de l'amortissement.

Néanmoins, comme l'accélération possible de l'amortissement aurait exercé une influence sur l'époque à laquelle eût commencé la participation à la jouissance, si, pour un ou plusieurs canaux, la commission arbitrale venait à fixer un produit net par mètre courant qui impliquât une accélération de l'amortissement, il serait fait raison de cette accélération, mais seulement dans le calcul des annuités à revenir à la compagnie en compensation du partage qui lui est concédé par l'article 9 du cahier des charges.

En second lieu, j'ai pensé, Messieurs, que la commission arbitrale devra rendre la décision avant que la loi nécessaire pour ratifier le traité ne soit présentée par le Gouvernement. Les Chambres, en effet, ne sauraient émettre un vote éclairé sur la question sans connaître d'une manière précise les conditions du traité et l'étendue des obligations que l'État contracterait.

Je vous serai obligé, Messieurs, de vouloir bien donner connaissance de cette lettre à l'assemblée générale de votre compagnie lorsqu'elle sera appelée à délibérer sur ma proposition.

Recevez, etc.

41.

Le Ministre des travaux publics, à MM. les Administrateurs du canal du Rhône au Rhin.

MESSIEURS,

18 septembre 1840.

J'ai reçu votre lettre du 7 septembre. Je m'occupe en ce moment de faire préparer le compte que vous jugez utile de soumettre à la compagnie, et que je vous ferai parvenir avec ma réponse avant le 30 septembre, jour de votre assemblée générale.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics, à MM. les Membres du conseil d'Administration de la compagnie du Rhône au Rhin.

25 septembre 1840.

Messieurs, j'ai l'honneur de vous adresser, selon votre demande, 1° un tableau des payements qui restent à faire à partir du 30 juin 1840, époque du dernier règlement pour l'extinction en capital et intérêts de l'emprunt de 10 millions; 2° le compte simulé ou l'analyse arithmétique de mes propositions pour le rachat de la concession de partage des produits.

Je me suis empressé de faire préparer ces deux pièces assez promptement pour qu'elles pussent être soumises à l'assemblée générale de votre compagnie, qui doit se réunir le 30 de ce mois.

Recevez, etc.

Compte simulé ou analyse arithmétique de la proposition de M. le Ministre des travaux publics, pour le rachat de la concession de partage des produits.

Pour pouvoir calculer la portée de cette proposition, il faut d'abord se rendre compte de l'époque de l'extinction de l'emprunt de dix millions, dont l'amortissement a commencé le 1er janvier 1835.

Suivant le tableau ci-joint, qui indique les payements qui restent à faire, cette extinction arrive le 30 juin 1858.

D'après l'article 7 de la convention annexée à la loi du 5 août 1821, la compagnie a droit au partage des produits jusqu'à l'expiration de la quatre-vingt-dix-neuvième année après l'achèvement des travaux, mais n'en doit jouir qu'à dater de l'amortissement entier de l'emprunt.

L'amortissement ayant commencé le 1er janvier 1835, ce qui suppose l'achèvement des travaux à la même époque, l'expiration de la jouissance arrive au 31 décembre 1933; mais,

comme elle ne doit commencer qu'à la fin de l'amortissement, qui est le 30 juin 1858, il s'ensuit que cette jouissance a une durée de soixante et quinze ans et demi.

M. le Ministre des travaux publics propose d'en fixer dès à présent l'importance par une sorte d'abonnement sur le produit net, qui serait présumé être de 4 francs par mètre courant de canal et par an.

Le canal du Rhône au Rhin a une longueur totale de 348,900 mètres, qui, multipliés par 4 francs, donnent 1,395,600 francs, dont la moitié pour la compagnie serait de 697,800 fr.

C'est donc soixante et quinze fois et demie 697,800 francs que la compagnie a à recevoir.

Dans cette série d'annuités, la première vaut nécessairement 4 p. 0/0 de plus que la seconde; celle-ci, 4 p. 0/0 de plus que la troisième, et ainsi de suite. Il faut donc égaliser toutes ces annuités par un calcul d'intérêt composé à 4 p. 0/0, et les reporter à la dernière échéance, en observant que le payement de chaque annuité se fait à la fin de l'année qu'elle concerne, comme celui de la dernière demi-annuité à l'expiration de la période totale.

La formule algébrique employée pour ce calcul ne s'applique qu'aux soixante et quinze années où l'annuité est payée en entier. Cette formule est celle-ci :

$$x = \frac{a[(1+r)^n - 1]}{r}$$

dans laquelle $a = 697{,}800$ —; $n = 75$; $r = 0.04$. Ce qui donne

$$x = \frac{697{,}800\,[(1.04)^{75} - 1.)}{0.04} = 697{,}800 \times 448.63136659 = \ldots\ldots\ldots\ldots \quad 313{,}054{,}967^{f}\ 60^{c}$$

Il faut ajouter à cette somme, pour le dernier semestre :

Intérêts de six mois, soit 2 p. 0/0	6,261,099 40
Demi-annuité due au 31 décembre 1933.....	348,900 00
Valeur des soixante et quinze annuités et demie au 31 décembre 1933.	319,664,967 00

Ainsi les soixante et quinze annuités et demie de 697,800 francs, y compris l'intérêt composé à 4 p. 0/0, représentent, au 31 décembre 1933, une valeur totale de 319,664,967 fr.

Les tables de Grémillet (Bachelier, 1823) fournissent la preuve de cette opération par les procédés ci-après (méthode exposée n° 207, page 90) :

Produit d'une annuité de 1 franc à 4 p. 0/0 l'an, à la fin de la cinquantième année (table 5e, page 24 des tables)	152^{f} 66708368
Produit de 6^{f} 1066833472, intérêts de 152^{f} 66708368 considérés comme une nouvelle annuité servie pendant vingt-cinq ans, soit 6^{f} 1066833472 × 41^{f} 64590830.....	254 31837469
Produit de la vingt-cinquième année de cette période (soit de la soixante et quinzième année)	41 64590830
Valeur d'une annuité de 1 franc à 4 p. 0/0 l'an, à la fin de la soixante et quinzième année.....	448 63136667

C'est le même multiplicateur de l'annuité que celui trouvé ci-dessus par la formule algébrique (sauf une différence de huit unités de la huitième décimale).

Une fois qu'il est bien constaté que la masse des annuités à laquelle la compagnie a droit, depuis le 30 juin 1858 jusqu'au 31 décembre 1933, représente, à cette dernière époque, une valeur totale de 319,664,967 francs, il y a une seconde opération à faire pour savoir quel est, toujours à l'intérêt de 4 p. 0/0, l'équivalent de cette somme au 1er janvier 1841. Ce sera évidemment celle qui, placée, à cette dernière époque, à intérêts composés à 4 p. 0/0, produira au bout de quatre-vingt-treize ans, c'est-à-dire au 31 décembre 1933, une somme égale au produit total des annuités.

La formule algébrique de cette opération est celle-ci :

$$x = \frac{A.}{(1+r)^n}$$

dans laquelle

$$A = 319,664,967 ; \; n = 93 ; \; 1 + r = 1.04.$$

Ce qui donne

$$x = \frac{319,664,967.}{(1.04.)^{93}} = \frac{319,664,967.}{38.37960979.} = 8,329,031.$$

L'ouvrage de Grémillet donne (table 1re, page 9 des tables), pour la valeur de 1 franc, à 4 p. 0/0 l'an, à la fin de la quatre-vingt-treizième année, le même chiffre de 38f 37960979 obtenu par la formule algébrique pour diviseur du capital à escompter.

Ainsi la somme totale de 319,664,967 francs, produite par les soixante et quinze annuités et demie, valeur du 31 décembre 1933, est égale à une somme de 8,329,031 francs, valeur au 1er janvier 1841, puisque celle-ci, calculée à intérêts composés à 4 p. 0/0 pendant quatre-vingt-treize ans, produit l'autre.

Suivant la proposition de M. le Ministre, la somme de 8,329,031 francs, due au 1er janvier 1841, serait payée, sur le pied de 4 p. 0/0 d'intérêt et de 1 p. 0/0 d'amortissement, en quarante-deux ans environ, et formerait ainsi quarante-deux annuités de 416,451 francs 55 centimes, sauf la dernière, qui est nécessairement un appoint.

On peut arriver par l'arithmétique à la démonstration de ces résultats par les deux tableaux suivants :

1° Capitalisation au 31 décembre 1933, à l'intérêt de 4 p. 0/0 l'an, des soixante et quinze annuités et demie revenant à la compagnie, en calculant le produit annuel du canal sur le pied de 4 francs par mètre courant.

2° Formation du capital représenté au 31 décembre 1933, par l'accumulation des intérêts à raison de 4 p. 0/0 l'an, sur la somme de 8,329,031 francs, pendant quatre-vingt-treize ans, à partir du 1er janvier 1841.

Ces deux tableaux doivent arriver à la même somme, qui est réellement le capital acquis à la compagnie à la fin de la concession.

Mais ces tableaux seraient d'une grande étendue; ils demanderaient beaucoup de temps, et ne feraient que confirmer des calculs dont on peut sans cela garantir l'exactitude.

Tableau des payements qui restent à faire à partir du 30 juin 1840, époque du dernier règlement pour l'extinction, en capital et intérêts, de l'emprunt de 10 millions.

DATE D'OÙ PART L'INTÉRÊT.	SOMME DUE par LE GOUVERNEMENT.	INTÉRÊTS À 6 P. 0/0 L'AN par semestre.	AMORTISSEMENT.	TOTAL.	DATE DES PAYEMENTS du Gouvernement.
1840. Juin 30.....	8,719,220f 42c	261,576f 61c	138,423f 39c	400,060f 00c	31 décembre 1840.
Amort.....	138,423 39				
—— Décembre 31..	8,580,797 03	257,423 91	142,576 09	400,000 00	30 juin 1841.
Amort.....	142,576 09				
1841. Juin 30.....	8,438,220 94	253,146 63	146,853 37	400,000 00	31 décembre 1841.
Amort.....	146,853 37				
—— Décembre 31...	8,291,367 57	248,741 03	151,258 97	400,000 00	30 juin 1842.
Amort.....	151,258 97				
1842. Juin 30.....	8,140,108 60	244,203 26	155,796 74	400,000 00	31 décembre 1842.
Amort.....	155,796 74				
—— Décembre 31...	7,984,311 86	239,529 36	160,470 64	400,000 00	30 juin 1843.
Amort.....	160,470 64				
1843. Juin	7,823,841 22	234,715 24	165,284 76	400,000 00	31 décembre 1843.
Amort.....	165,284 76				
—— Décembre 31...	7,658,556 46	229,756 69	170,243 31	400,000 00	30 juin 1844.
Amort.....	170,243 31				
1844. Juin 30.....	7,488,313 15	224,649 39	175,350 61	400,000 00	31 décembre 1844.
Amort.....	175,350 61				
—— Décembre 31...	7,312,962 54	219,388 88	180,611 12	400,000 00	30 juin 1845.
Amort.....	180,611 12				
1845. Juin 30.....	7,132,351 42	213,970 54	186,029 46	400,000 00	31 décembre 1845.
Amort.....	186,029 46				
—— Décembre 31...	6,946,321 96	208,389 66	191,610 34	400,000 00	30 juin 1846.
Amort.....	191,610 34				
1846. Juin 30.....	6,754,711 62	202,641 35	197,358 65	400,000 00	31 décembre 1846.
Amort.....	197,358 65				
—— Décembre 31...	6,557,352 97	196,720 59	203,279 41	400,000 00	30 juin 1847.
Amort.....	203,279 41				
1847. Juin 30.....	6,354,073 56	190,622 21	209,377 79	400,000 00	31 décembre 1847.
Amort.....	209,377 79				
—— Décembre 31...	6,144,695 77	184,340 87	215,659 13	400,000 00	30 juin 1848.
Amort.....	215,659 13				

DATE d'où part l'intérêt.	SOMME DUE par le gouvernement.	INTÉRÊTS à 6 p. 0/0 l'an par semestre.	AMORTISSEMENT.	TOTAL.	DATE des payements du Gouvernement.
1848. Juin 30.....	5,929,036f 64c	177,871f 10c	222,128f 90c	400,000f 00c	31 décembre 1848.
Amort.....	222,128 90				
—— Décembre 31...	5,706,907 74	171,207 23	228,792 77	400,000 00	30 juin 1849.
Amort.....	228,792 77				
1849. Juin 30.....	5,478,114 97	164,343 45	235,656 55	400,000 00	31 décembre 1849.
Amort.....	235,656 55				
—— Décembre 31...	5,242,458 42	157,273 75	242,726 25	400,000 00	30 juin 1850.
Amort.....	242,726 25				
1850. Juin 30.....	4,999,732 17	149,991 97	250,008 03	400,000 00	31 décembre 1850.
Amort.....	250,008 03				
—— Décembre 31...	4,749,724 14	142,491 72	257,508 28	400,000 00	30 juin 1851.
Amort.....	257,508 28				
1851. Juin 30.....	4,492,215 86	134,766 48	265,233 52	400,000 00	31 décembre 1851.
Amort.....	265,233 52				
—— Décembre 31...	4,226,982 34	126,809 47	273,190 53	400,000 00	30 juin 1852.
Amort.....	273,190 53				
1852. Juin 30.....	3,953,791 81	118,613 75	281,386 25	400,000 00	31 décembre 1852.
Amort.....	281,386 25				
—— Décembre 31...	3,672,405 56	110,172 17	289,827 83	400,000 00	30 juin 1853.
Amort.....	289,827 83				
1853. Juin 30.....	3,382,577 73	101,477 33	298,522 67	400,000 00	31 décembre 1853.
Amort.....	298,522 67				
—— Décembre 31...	3,084,055 06	92,521 65	307,478 35	400,000 00	30 juin 1854.
Amort.....	307,478 35				
1854. Juin 30.....	2,776,576 71	83,297 30	316,702 70	400,000 00	31 décembre 1854.
Amort.....	316,702 70				
—— Décembre 31...	2,459,874 01	73,796 22	326,203 78	400,000 00	30 juin 1855.
Amort.....	326,203 78				
1855. Juin 30.....	2,133,670 23	64,010 11	335,989 89	400,000 00	31 décembre 1855.
Amort.....	335,989 89				
—— Décembre 31...	1,797,680 34	53,930 41	346,069 59	400,000 00	30 juin 1856.
Amort.....	346 069 59				
1856. Juin 30.....	1,451,610 75	43,548 32	356,451 68	400,000 00	31 décembre 1856.
Amort.....	356,451 68				
—— Décembre 31...	1,095,159 07	32,854 77	367,145 23	400,000 00	30 juin 1857.
Amort.....	367,145 23				
1857. Juin 30.....	728,013 84	21,840 42	378,159 58	400,000 00	31 décembre 1857.
Amort.....	378,159 58				
—— Décembre 31...	349,854 26	10,495 63	349,854 26	360,349 89	30 juin 1858.
Amort.....	349,854 26				
1858. Juin 30.....	000,000 00				

42.

Le Ministre des travaux publics, à M. le Grand Chancelier de la Légion d'honneur.

MONSIEUR LE GRAND CHANCELIER,

J'ai été chargé, par le Gouvernement, d'ouvrir et de diriger des négociations avec plusieurs compagnies de canaux, et, entre autres, avec la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing, dans le but d'arriver, moyennant certaines compensations, à l'abaissement des tarifs. 25 septembre 1840.

Sur mon invitation, les compagnies ont nommé des commissaires. M. le comte Darn et M. de Gérente ont été désignés par la compagnie du canal d'Orléans et du Loing pour la représenter; ils ont assisté à toutes les conférences qui ont eu lieu à mon ministère, dans le courant de juillet.

A la suite de ces conférences, j'ai formulé mes propositions dans des lettres que j'ai adressées aux diverses compagnies le 3 août, et par lesquelles je demandais aux administrateurs de convoquer les assemblées générales de leurs compagnies respectives, pour délibérer sur mes offres.

Toutes les compagnies auxquelles je me suis adressé ont répondu à mon appel, à l'exception de celle des canaux d'Orléans et du Loing.

Étonné de ce silence, j'ai écrit de nouveau, le 19 de ce mois, à M. Rouxel, administrateur de la compagnie, pour lui rappeler ma première lettre : je n'ai encore reçu de lui aucune réponse, et je n'ai pas entendu dire que l'assemblée eût été convoquée.

Cependant je ne saurais attendre plus longtemps. Je vous prie donc, Monsieur le Grand Chancelier, de vouloir bien interposer l'autorité que vous donnent les statuts de la compagnie pour provoquer la réunion prochaine des actionnaires.

Veuillez me répondre à ce sujet le plus tôt qu'il vous sera possible.

Recevez, etc.

Le Grand Chancelier de l'Ordre royal de la Légion d'honneur, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai écrit hier à M. Rouxel, administrateur de la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing, pour lui donner connaissance des observations contenues dans la lettre que vous 29 septembre 1840.

m'avez fait l'honneur de m'adresser le 25 du présent mois, et qui sont relatives au retard apporté par cette compagnie à répondre aux propositions du Gouvernement sur l'abaissement des tarifs.

J'ai invité M. l'Administrateur à hâter son retour à Paris, en l'informant de la nécessité où je me trouve de convoquer une assemblée générale de la compagnie dans un délai assez rapproché pour que sa décision, sur cette question importante, soit connue dans la première quinzaine d'octobre.

Je ne doute pas que M. Rouxel ne s'empresse de se rendre à mon invitation.

Agréez, etc.

43.

Les Administrateurs de la compagnie de Briare, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

2 octobre 1840.

Par votre lettre en date du 3 août dernier, vous avez fait à la compagnie du canal de Briare des propositions d'indemnité, à charge par elle de substituer le tarif que vous lui proposez à celui qu'elle a droit de percevoir, aux termes de ses lettres patentes.

La compagnie, par sa délibération en date du 1er septembre suivant, considérant que ces propositions ne lui offrent pas une indemnité suffisante, les a refusées.

Vous avez, Monsieur le Ministre, demandé qu'il vous soit donné connaissance des conditions auxquelles la compagnie pourrait acquiescer à la réduction poposée de son tarif.

Des circonstances particulières, et que nous regrettons, ont retardé notre réponse, que nous avons l'honneur de vous adresser au nom de la compagnie, et en vertu des pouvoirs qui nous ont été confiés par elle, ainsi qu'il vous en sera justifié.

Nous joignons à la présente lettre le libellé de ces conditions, à l'appui desquelles nous vous présentons les observations suivantes qui en motivent le contenu :

ARTICLE 1er.

Le tarif que vous proposez est accepté.

Toutefois, comme vous avez, Monsieur le Ministre, maintenu les vins dans la deuxième classe, la compagnie vous fera de nouveau observer que cette marchandise est le principal produit des canaux du centre de la France; que, dans l'application actuelle du tarif en vigueur sur le canal de Bourgogne, le droit est véritablement de 44 centimes, au moyen de la perception du dixième de guerre. Cette perception étant supprimée par le tarif que vous proposez, il

est donc juste de comprendre les vins dans la première classe fixée à 45 centimes; autrement ce serait encore faire, au profit de cette marchandise, une nouvelle réduction, lorsque par sa valeur réelle elle peut parfaitement supporter cette taxe.

La compagnie croit donc devoir insister pour que les vins soient compris dans la première classe.

Art. 2.

Le tarif applicable avec la faculté de relèvement non-seulement aux canaux énoncés dans votre lettre du 3 août, mais encore aux canaux du Centre, de Bourgogne, d'Orléans et du Loing.

La question de l'application du nouveau tarif à la ligne du canal de Bourgogne a été vivement débattue devant vous, Monsieur le Ministre, et nous pensions que vous en aviez reconnu toute l'importance. Peut-être n'usera-t-on pas dans dix ans de cette faculté de relèvement, mais la compagnie ne peut accepter que cette faculté ne soit pas posée en principe pour les canaux que vous en avez exceptés : sans cela, d'une part, la faculté donnée à la compagnie de relever ses tarifs serait entièrement illusoire; et, d'autre part, ce défaut d'autorisation pour les autres canaux pourrait être plus tard un grave obstacle à un relèvement qui serait jugé nécessaire.

Art. 3.

Revenu brut garanti, 460,000 francs.

Si vous voulez, Monsieur le Ministre, vous reporter à la lettre que les commissaires de la compagnie ont eu l'honneur de vous écrire le 29 juillet dernier, vous verrez qu'ils croyaient juste de fixer à 504,000 francs le montant de la garantie à donner par le Gouvernement, et que différents calculs les amenaient à ce chiffre; ou qu'aumoins, d'après l'état des produits du canal pendant la période de 1821 à 1830, les commissaires considéraient que la garantie à donner par l'État devait s'élever à la somme de 489,000 francs, moyenne des produits de cette période.

Vous vous rappelez que les commissaires de la compagnie vous ont déduit les raisons qui leur faisaient repousser comme moyenne les produits obtenus pendant les périodes de 1811 à 1820 et de 1831 à 1840, ces produits ayant été fortement compromis par des circonstances extraordinaires.

La compagnie consent réduire sa demande à la somme de 460,000 francs, et cette demande lui paraît d'autant plus juste qu'elle est le chiffre du produit de la présente année, et que rien ne fait présumer que ce chiffre doive subir aucune diminution.

Art. 3 *bis*.

Accroissement progressif, pendant trente ans, de la garantie stipulée, savoir : à raison de 2 1/2 p. cent de cinq en cinq ans, jusqu'à 12 1/2 p. cent du revenu brut garanti, et moitié dans les produits résultant de l'accroissement des tonnes passées en plus.

Les motifs de cette condition vous sont connus; ils sont les mêmes que pour l'article 7 ci-après. La compagnie doit conserver un intérêt réel dans la bonne administration du canal; elle veut qu'il soit bien constant qu'elle a intérêt à bien administrer et à favoriser tous les développements possibles du commerce, et, puisque dans quarante-deux ans la compagnie doit rentrer dans la pleine propriété du canal, elle doit y conserver un intérêt d'avenir.

Art. 4.

Abonnement d'administration.....	100,000f
Abonnement, frais d'entretien.....	60,000

Les commissaires de la compagnie ont eu l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous expliquer que le canal de Briare, réunissant quarante-quatre écluses dans le court espace de cinquante-cinq mille mètres, ayant quatorze réservoirs et cinquante mille mètres de rigoles, était dans l'obligation d'avoir un ingénieur en chef, deux ingénieurs particuliers, un conservateur, un inspecteur de la navigation, quatre contrôleurs et un grand nombre de gardes pour les étangs, les rigoles et les écluses; que ses frais d'administration étaient nécessairement très-élevés, et que, joints aux frais d'entretien, ils s'élevaient à plus de 3 francs du mètre courant.

La compagnie consent fixer le chiffre de ces dépenses à 160,000 francs, quoi qu'elle soit bien convaincue que ce chiffre sera annuellement dépassé, surtout par suite des dépenses d'entretien des travaux d'amélioration à faire. Si la compagnie spécifie 100,000 francs pour son administration, et 60,000 francs pour les travaux d'entretien, c'est parce qu'elle veut pouvoir toujours justifier qu'elle a dépensé chaque année plus que la somme allouée pour l'entretien.

Art. 5.

Il a paru utile de bien énoncer les produits sur lesquels porte la garantie de l'État, pour éviter toute discussion à venir.

Art. 6.

Les travaux d'amélioration seront faits au compte et à la charge de l'État, qui devra accorder un crédit spécial lorsque ces travaux excéderont 100,000 francs.

Pour que le commerce puisse profiter de l'avantage immense résultant de l'abaissement considérable du tarif, il faut que les travaux d'amélioration du canal de Briare, surtout en ce qui concerne l'augmentation de ses réservoirs, soient exécutés *de suite*. Ils précéderont donc nécessairement les produits qui, pendant les premières années, ne seront pas suffisants pour couvrir les dépenses. La compagnie ne peut prendre l'engagement de payer ces dépenses; ce sera déjà un assez grand sacrifice pour les propriétaires du canal d'être retardés d'un an

dans la jouissance de l'intérêt de leurs parts : il est donc indispensable de pourvoir au remboursement immédiat de ces dépenses par un crédit spécial ouvert à cet effet, de même qu'il est important de fixer le mode d'exécution de ces travaux et de justification des dépenses.

ART. 7.

Il est constant que les services accélérés augmenteront les dépenses. Il est plus que probable que, pour le canal de Briare surtout, il s'établira un service de nuit. Il est donc juste qu'à cet égard la compagnie trouve, dans l'autorisation de traités particuliers à faire avec les entrepreneurs de transports, la rémunération des dépenses en plus occasionnées par ces transports.

Les articles 8, 9, 10, ne sont que la reproduction de conventions entendues entre vous, Monsieur le Ministre, et les commissaires de la compagnie, et la conséquence rigoureuse de l'ensemble du traité.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les conditions auxquelles nous pensons que la compagnie consentirait à modifier son tarif pour adopter celui que vous proposez, et que nous vous soumettons, sauf l'approbation de l'assemblée générale, que nous convoquerons aussitôt que vous nous aurez fait connaître votre adhésion. Croyez, Monsieur le Ministre, que la compagnie s'estimera heureuse d'avoir, au moyen des sacrifices qu'elle s'impose, coopéré à un projet que vous avez si habilement conçu dans l'intérêt général du commerce, et qui doit donner un immense développement à la prospérité commerciale de la France.

Nous avons l'honneur, etc.

Conditions auxquelles la compagnie du canal de Briare consent à modifier son tarif.

ARTICLE 1er.

Le tarif proposé par M. le Ministre des travaux publics, en date du 3 août 1840, est accepté, et sera substitué pendant dix années, pour servir de base de perception, au lieu du tarif concédé à la compagnie du canal de Briare par ses lettres patentes.

A partir de la dixième année, la compagnie du canal de Briare aura le droit de relever ce nouveau tarif jusqu'à concurrence du double, mais graduellement et par cinquième, de cinq en cinq ans.

ART. 2.

Ce même tarif et cette même faculté de relèvement seront appliqués et concédés aux canaux du Centre, de Roanne à Digoin, latéral à la Loire, du Berry, du Nivernais, de Bourgogne, d'Orléans et du Loing.

Art 3.

Pour prix de cette concession, l'État garantit à la compagnie du canal de Briare, pendant quarante-deux ans, à partir de l'époque à laquelle le nouveau tarif pourra être mis en vigueur, un revenu brut de la somme de 460,000 francs. Ce revenu brut garanti s'accroîtra en outre, à partir de la dixième année, et de cinq en cinq ans, d'une prime croissante de 2 1/2 p. cent dudit revenu brut jusqu'à concurrence d'un maximum de 12 1/2 p. cent, lequel demeurera assuré à la compagnie pendant les douze dernières années; et, en outre, d'un intérêt de moitié des produits du tarif en vigueur, appliqué sur l'accroissement des tonnes passées pendant chaque période de cinq ans.

Art. 4.

La compagnie du canal de Briare continuera à gérer et administrer ledit canal comme par le passé, et à faire tous les travaux d'entretien nécessaires à sa bonne navigation, moyennant un abonnement annuel, fixé à forfait, et pour toute la durée du présent traité, à la somme de 160,000 francs, savoir : 100,000 francs pour les dépenses d'administration, et 60,000 francs pour les travaux d'entretien. Cette somme de 160,000 francs sera prélevée annuellement sur le produit brut, ce qui fixe le revenu net à 300,000 francs

Art. 5.

Les produits à raison desquels l'État consent la garantie ci-dessus sont ceux provenant des droits de navigation, stationnement et plaçage, dont il est fait mention au nouveau tarif. Les produits provenant des fermes, bois, usines, pêches, plantations en ligne sur les levées du canal, et enfin de toutes autres propriétés de la compagnie, continueront à lui appartenir comme n'étant pas compris dans le présent traité.

Art. 6.

Les travaux d'amélioration à faire au canal de Briare, tels que rélargissement d'écluses, approfondissement des biefs, établissement de contre-halage, empierrement des levées, acquisitions de terrains, construction de nouveaux étangs ou rélargissement de ceux existants, rigoles et autres travaux qui seront jugés nécessaires pour mettre le canal de Briare en parfait rapport de navigation avec les autres canaux, seront faits aux frais de l'État, et resteront la propriété de la compagnie.

Les projets et devis de ces travaux seront soumis par la compagnie à l'approbation du conseil des travaux des ponts et chaussées, et exécutés par la compagnie après ladite approbation.

Les dépenses de ces travaux d'amélioration seront avancées par la compagnie, sur les produits bruts du canal; cependant, dans le cas où ces dépenses autorisées excéderaient la somme de 100,000 francs, il devra être ouvert, par le ministre des travaux publics, un crédit spécial pour solder lesdites dépenses au fur et à mesure de leur exécution.

Ces dépenses seront soldées à la compagnie dans les trois mois qui suivront l'exécution des travaux, sur le vu des pièces de dépenses faites par les ingénieurs de la compagnie, vérifiées et approuvées par elle.

ART. 7.

La compagnie aura le droit de consentir des services accélérés, soit pour les transports de marchandises, soit pour les voyageurs, au moyen de traités particuliers avec les entrepreneurs desdits services; elle ne devra compte au Gouvernement que de la perception des droits fixés par le tarif.

ART. 8.

Dans le cas où, par suite de la location des canaux de l'État, il serait jugé nécessaire d'augmenter le tarif, la compagnie du canal de Briare aura le droit de faire un pareil relèvement.

ART. 9.

A l'expiration des quarante-deux ans de garantie stipulés par le présent traité, la compagnie du canal de Briare rentrera dans la plénitude de ses droits résultant du tarif à elle concédé par ses lettres patentes.

ART. 10.

Dans le cas où, pendant le cours des quarante-deux ans de garantie, les produits de la navigation, stationnement et plaçage, dépasseraient le chiffre brut de 460,000 francs garanti par l'État, et la prime d'accroissement stipulée, l'excédant desdits produits appartiendra à la compagnie du canal de Briare.

44.

Les Administrateurs de la compagnie du canal du Rhône au Rhin, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons déjà eu l'honneur de vous informer que nous avions fixé au 30 septembre la réunion de MM. les actionnaires du canal du Rhône au Rhin, à l'effet de leur donner communication des propositions qui nous ont été transmises par votre lettre du 3 août dernier, et que vous expliquez par le compte simulé ou analyse arithmétique joint à la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous écrire le 25 septembre. 2 octobre 1840.

MM. les actionnaires ont répondu à notre convocation; et, après l'exposé des divers documents qui devaient éclairer la question, l'assemblée générale, dans des vues de conciliation, et pour répondre, Monsieur le Ministre, aux intentions que vous nous avez manifestées, a accueilli le principe gouvernemental du rachat des revenus du canal du Rhône au Rhin, attribués à ses actions de jouissance après l'entier amortissement de l'emprunt de 10 millions.

Elle a également reconnu qu'il y avait de sérieuses observations et des modifications essentielles à vous soumettre sur les bases de l'opération financière projetée, et c'est en ce sens qu'elle a résumé les instructions que le conseil d'administration doit remettre aux trois arbitres chargés de représenter les intérêts de la compagnie dans les conférences qui doivent s'ouvrir à ce sujet.

Tels sont, Monsieur le Ministre, les résultats de la délibération de l'assemblée générale. Nous attendrons vos dispositions ultérieures pour connaître l'époque à laquelle MM. les arbitres de la compagnie devront se rendre à la réunion du tribunal arbitral.

Nous vous prions, Monsieur le Ministre, de vouloir bien agréer, etc.

Le Ministre des travaux publics, à MM. les Membres du conseil d'administration de la compagnie du canal du Rhône au Rhin.

10 octobre 1840.

Messieurs, j'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire en date du 2 octobre. Il est question, dans cette lettre, de trois arbitres chargés de représenter les intérêts de la compagnie; mais vous ne me dites pas s'ils sont déjà désignés, et, en cas où ils le seraient, quels ils sont.

Je vous serais obligé de vouloir bien me répondre à ce sujet le plus tôt qu'il vous sera possible.

Recevez, etc.

Les Administrateurs de la compagnie du canal du Rhône au Rhin, à M. le Ministre des travaux publics.

Monsieur le Ministre,

13 octobre 1840.

Nous avons reçu la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous écrire le 10 de ce mois, et, pour satisfaire à la demande que vous avez bien voulu nous adresser, nous vous désignons

ci-après les noms de MM. les arbitres élus par l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie en sa séance du 30 septembre :

MM. Florent SAGLIO, député du Bas-Rhin, membre du conseil d'administration de la compagnie;
Alfred RENOUARD DE BUSSIÈRE, banquier à Strasbourg, actionnaire;
Charles ODIER, banquier à Genève, actionnaire.

Ces trois arbitres auront pouvoir de nommer un tiers arbitre. Nous attendons de connaître l'époque de leur réunion, afin de leur adresser tous les documents qui peuvent leur être nécessaires ainsi que leur lettre de convocation.

Nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer, etc.

45.

Les Membres du comité d'administration de la compagnie des trois canaux, à M. le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons reçu la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 3 août dernier, et qui tend à réaliser l'intention où est le Gouvernement d'acquérir, pour le plus grand avantage du commerce et de l'industrie, la libre disposition des tarifs des canaux de la Somme et des Ardennes, en rachetant, par voie d'arbitrage, les concessions de produits éventuels faites à notre compagnie par les lois de 1821. 12 octobre 1840.

Nous avons remarqué que, dans cette lettre, vos propositions s'écartent en deux points de ce qui semblait à nos commissaires avoir été arrêté dans les conférences auxquelles ils ont assisté. D'une part, il n'y est fait aucune mention de la navigation de l'Oise, qui serait ainsi exceptée de la transaction projetée; de l'autre, le minimum du revenu net des canaux des Ardennes et de la Somme (y compris le canal de Manicamp), à l'expiration de la période d'amortissement des emprunts, est fixé à quatre francs par mètre courant, au lieu du chiffre de cinq francs que vous aviez paru admettre comme limite inférieure de celui que les arbitres auraient à déterminer définitivement.

Avant de porter ces conditions devant une assemblée générale de nos actionnaires, nous avons jugé prudent de sonder l'opinion de chacun d'eux en particulier, et nous pouvons aujourd'hui vous soumettre le résultat de ces communications.

Convaincus que les canaux de la Somme et des Ardennes doivent un jour figurer parmi les plus productifs de la France, les porteurs d'actions de jouissance montrent la plus grande

répugnance à admettre que, dans aucune hypothèse, on puisse en réduire le produit net, tel qu'il sera dans trente ans, à 4 francs par mètre courant. Cette évaluation est, à leurs yeux, tellement au-dessous de toute probabilité, qu'elle rend complétement illusoire la garantie qu'on a cherchée dans la fixation d'un minimum imposé à l'appréciation des arbitres; aussi nos actionnaires paraissent-ils préférer s'en tenir aux droits qu'ils possèdent en vertu des traités de 1821, plutôt que de s'exposer au risque de s'en voir dépouiller à si bas prix. Nous partageons ce sentiment, Monsieur le Ministre, et nous pensons que, si vous maintenez le minimum de 4 francs, la négociation entamée a peu de chance d'atteindre son but; notre opinion est qu'au contraire vous en faciliteriez le succès si vous rétablissiez la base de 5 francs que vous aviez d'abord paru accueillir.

Quant à la navigation de l'Oise, le parti que vous prenez de l'excepter de la transaction projetée, probablement à cause de la modicité du tarif légal, entre parfaitement dans nos convenances; mais, cette partie de nos intérêts restant dès lors sous le régime de l'ancien contrat, nous sommes obligés de réitérer les réclamations que nous vous avons déjà adressées, ainsi qu'à M. le Ministre des finances, pour obtenir l'exacte exécution des clauses de notre contrat en ce qui concerne la tenue et la reddition des comptes de recettes et de dépenses, à moins que l'administration et la compagnie ne puissent s'entendre pour y substituer un mode de comptabilité plus facile. La proposition que vous avez faite, Monsieur le Ministre, à la compagnie de Roanne, de fixer à forfait les frais d'administration et d'entretien de son canal, nous a conduits à penser que le Gouvernement pourrait faire, avec notre compagnie, un arrangement fondé sur le même principe, sauf une évaluation différente des frais en raison des localités, et avec cette autre différence que ce serait le Gouvernement qui prélèverait, chaque année, sur le produit brut des recettes, une somme fixe convenue, pour frais d'entretien et d'administration de la navigation de l'Oise. De cette manière, tout sujet de contestation ultérieure serait écarté, et la compagnie connaîtrait immédiatement le produit net de chaque année, par le seul fait des recettes opérées par les agents de la perception. Nous verrions avec satisfaction qu'une telle disposition pût trouver place parmi les conditions nouvelles auxquelles vous nous demandez de souscrire avec l'intention de les soumettre à l'approbation des Chambres.

Nous sommes entièrement d'accord sur les dispositions secondaires énoncées dans la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous écrire le 5 septembre.

Nous sommes avec respect, etc.

46.

Le Ministre des travaux publics, aux Compagnies des quatre canaux, des trois canaux et du canal de Bourgogne.

Messieurs, par ma lettre du 5 septembre je vous ai demandé que l'assemblée générale de votre compagnie, par la délibération qu'elle aurait à prendre sur ma lettre du 3 août, vous autorisât à nommer les trois personnes qui devront la représenter dans le tribunal arbitral : j'ai lieu d'espérer que l'assemblée générale se conformera à ce désir. Veuillez, en conséquence, m'indiquer, dans la réponse que vous m'adresserez, les noms des personnes que vous aurez choisies. 12 octobre 1840.

Agréez, etc.

47.

Les Administrateurs de la compagnie du canal d'Orléans et du Loing, à M. le Ministre des travaux publics.

Monsieur le Ministre,

J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser pour demander à la compagnie, propriétaire des canaux d'Orléans et du Loing, son adhésion à des maximums de tarifs, fixés par vous; et ce, à des conditions qui peuvent se résumer ainsi : 15 octobre 1840.

Garantie par l'État du revenu moyen des 30 dernières années;

Prime croissante de 5 p. cent, de cinq en cinq ans, à partir de la dixième année;

Relèvements successifs du tarif pendant les mêmes périodes;

Abonnement pour les dépenses d'entretien, calculé sur la moyenne de ces dépenses pendant trente ans : l'État prendrait, en outre, à sa charge les travaux extraordinaires destinés à mettre les canaux d'Orléans et du Loing en rapport parfait avec le canal latéral à la Loire.

L'assemblée générale des actionnaires, convoquée spécialement pour prendre connaissance de cette proposition, m'a chargé, Monsieur le Ministre, de vous soumettre les observations suivantes.

Vous réservez, Monsieur le Comte, de prétendus droits de propriété, appartenant à l'État, et

que, selon vous, l'on pourrait déduire de certains articles du décret de 1810. La compagnie n'admet pas ces réserves et ces prétentions; elle est propriétaire. Si le Gouvernement, dans un intérêt public, veut obtenir d'elle l'abaissement de ses tarifs au delà de *la limite qu'elle s'est imposée*, il peut, il doit traiter avec elle pour l'abandon, pour la cession de cette partie de sa propriété, et lui offrir l'équivalent du dommage qu'il lui cause. Telle est la loi, Monsieur le Ministre, de la constitution de la compagnie. Vous la reconnaissez vous-même, en lui faisant des offres d'indemnités; et cette reconnaissance de votre part lui permet, malgré vos réserves, de discuter avec vous les conditions que vous m'avez chargé de lui faire connaître. L'assemblée générale les a discutées librement, comme représentant l'universalité d'actionnaires qui sont dans leurs droits, et qui ne les laisseront pas contester.

Elle ne fera point obstacle, par une résistance opiniâtre, à des vues qui vous sont inspirées par votre haute intelligence des intérêts du pays : vous voulez réduire et uniformiser la perception des droits de navigation sur les canaux; l'assemblée est toute disposée à donner son adhésion à ce projet, s'il ne lèse pas trop profondément les intérêts qu'elle représente et qu'elle a mission de défendre.

Mais il lui sera facile de vous démontrer, Monsieur le Ministre, que les conditions formulées dans votre lettre porteraient à la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing un préjudice notable et sans compensation suffisante; vous allez en juger :

Vous lui offrez la garantie d'un minimum de revenu calculé sur la moyenne des produits pendant le cours des trente dernières années : ce minimum serait de 1,273,949 francs 58 centimes, et par conséquent inférieur aux revenus actuels des canaux d'Orléans et du Loing, qui sont de 1,335,721 francs 43 centimes. Il n'est pas juste, quand on exproprie, de donner au possesseur moins que ce qu'il possède. Peut-être pensez-vous que le minimum sera facilement dépassé par l'activité de la circulation que développera l'abaissement des tarifs : l'assemblée ne peut partager cette opinion; et, dans tous les cas, il serait imprudent à elle de sacrifier le certain pour l'incertain. Elle a fait relever avec la plus grande exactitude les transports effectués sur les canaux d'Orléans et du Loing pendant la dernière période des vingt années écoulées. Si, à ces marchandises, on applique les tarifs nouveaux, on voit, et l'administration est prête à vous en administrer la preuve, que le revenu de la compagnie, qui s'est élevé pendant cet espace de temps à 1,335,721 francs 43 centimes, descendrait à 706,179 francs 19 centimes; d'où il résulte que la circulation devrait presque doubler pour que la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing n'eût pas recours à la garantie du trésor. Cette hypothèse semble inadmissible à l'assemblée générale; elle en donne pour preuve les faits qui se sont réalisés depuis trente ans que la compagnie est propriétaire, et vous savez vous-même que les choses se sont passées tout différemment. En outre, pour des canaux déjà vieux, achalandés depuis longtemps, la circulation, si elle augmente par suite de créations de débouchés nouveaux, ne prend pas immédiatement un essor si rapide. La compagnie aura donc forcément recours à la garantie de l'État. Celle-ci sera son seul et unique revenu pendant longtemps; dès lors il lui importe que cette garantie soit fixée d'une manière équitable, qu'elle représente le profit réel des canaux d'Or-

léans et du Loing, et c'est parce que cette condition n'est pas remplie que l'assemblée générale repousse la moyenne des trente ans.

La prime de 5 p. cent, fixe, invariable, désintéresse la compagnie de toute bonne administration, lui ôte tous les fruits de son industrie, et lui semblerait sujette à bien des objections.

Vous ne pensez pas, Monsieur le Ministre, pouvoir comprendre le canal de Bourgogne parmi les lignes navigables auxquelles vous appliquez votre tarif nouveau. L'assemblée l'a vu avec regret; il ne lui parait, ni juste, ni bon, de créer ainsi entre deux lignes des conditions d'existence tellement inégales que la concurrence entre elles doive avoir pour but, non d'administrer, d'exploiter leur canal le mieux possible, mais de s'enlever, par une guerre de tarifs, les produits naturels qui leur appartiennent à raison de leur position géographique. C'est organiser à l'avance une lutte dont le commerce peut profiter quelques instants, mais dont vous savez le résultat : ces réductions immodérées amèneront des relèvements excessifs, et bientôt, si ces canaux sont affermés, la ruine des fermiers entraînerait le relèvement des maximums, devant lequel vous semblez reculer maintenant. L'assemblée croit qu'il serait indispensable, dans l'intérêt même de la bonne harmonie de toutes les parties de votre projet, que cette contradiction ne s'y trouvât pas; et, pour son compte, elle n'adhérerait jamais à un projet qui n'établirait pas l'égalité de conditions entre les deux lignes.

Les tarifs fixés pour les vins lui paraissent aussi trop faibles : elle pense, après un examen approfondi, qu'il y aurait quelques améliorations à y introduire dans la classification des marchandises.

Elle s'est demandé, Monsieur le Ministre, comment, dans tous les cas, les conventions pourraient être mises en vigueur avant l'adoption de la loi par les Chambres. Il lui semble que, si la loi était rejetée, le trésor ne pouvant payer les pertes essuyées par la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing, elle serait à découvert, et hors d'état de rentrer dans ses déboursés.

Vous ne dites pas quels sont vos projets relativement au canal du Centre.

Tels sont, Monsieur le Comte, les motifs qui ont déterminé l'assemblée générale à repousser les propositions que vous avez désiré qui lui fussent soumises. Elle a nommé des commissaires (1) pour s'entendre ultérieurement avec vous; ils vous expliqueront plus au long les motifs d'un refus que l'assemblée regrette, mais auquel elle se voit contrainte dans l'intérêt des actionnaires qu'elle représente.

Je suis avec respect, etc.

48.

Le Ministre des travaux publics, à la Compagnie des trois canaux.

Messieurs, j'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 12 de ce mois, et 17 octobre 1840.

(1) MM. le comte Daru et de Gérente.

je m'empresse de vous répondre que je ne saurais changer le minimum de 4 francs proposé à l'appréciation des arbitres. Rien ne s'opposera ensuite à ce que la commission d'arbitrage n'élève ce chiffre, si les considérations qu'il vous sera loisible de lui exposer lui paraissent admissibles.

Quant à l'abonnement que vous me demandez relativement à l'Oise, je ne m'y refuse point en principe et j'en discuterai volontiers les bases avec vous. Mais je ne suppose pas que votre consentement à la désignation des arbitres pour les deux autres canaux puisse être subordonné à cette question accessoire. Au reste, la commission d'arbitrage elle-même pourrait être chargée de fixer cet abonnement.

Je regrette, Messieurs, que vous n'ayez point encore convoqué votre assemblée générale, et je vous engage de nouveau à le faire sans délai.

Agréez, etc.

49.

Les Délégués de la compagnie du canal de Briare, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

17 octobre 1840.

Lorsque nous avons eu l'honneur de vous remettre, au commencement de ce mois, les conditions auxquelles la compagnie consentirait à une réduction de son tarif pendant quarante-deux ans, vous nous avez demandé de vous justifier de nos pouvoirs. Pour satisfaire à ce désir, nous avons l'honneur de vous adresser un extrait de la délibération de notre compagnie en date du 1er septembre dernier.

Nous sommes également prêts, ainsi que vous nous l'avez demandé, à mettre à votre disposition, ou à communiquer aux personnes qu'il vous plaira commettre à cet effet, nos registres justificatifs de nos recettes de navigation, stationnement et plaçage, pendant l'exercice commençant au 1er octobre 1839 et finissant au 1er octobre dernier, dont les produits servent de base à l'indemnité par nous demandée. Nous justifierons aussi des pièces à l'appui de nos dépenses d'administration et d'entretien du canal pendant les six dernières années.

Nous avons l'honneur, etc.

Extrait du registre des délibérations de la compagnie du canal de Briare.

Messieurs les propriétaires du canal de Briare, réunis cejourd'hui, 1er septembre 1840,

par suite de la convocation spéciale à eux adressée le 6 août dernier, sous la présidence de M. le comte de Lestrade, en présence de MM. les duc de Luxembourg, marquis de Boisgelin, marquis de Pommereu, vicomte Louis de Saint-Vincent, vicomte Robert de Saint-Vincent, vicomte de Sinely, Leconsturier, Lechanteur, étant, conformément aux statuts, en nombre suffisant pour délibérer; statuant sur les propositions contenues en la lettre de M. le Ministre des travaux publics en date du 3 août dernier,

Déclarent confirmer les nominations précédemment faites, par la compagnie, de MM. les comte de Lestrade, vicomte Louis de Saint-Vincent, de Sauville et Leconsturier, comme commissaires, lesquels devront agir conjointement et être toujours au nombre de deux au moins pour valider tous engagements qu'ils pourraient prendre; donnent, en conséquence, auxdits commissaires tous pouvoirs d'arrêter définitivement avec M. le Ministre des travaux publics les conditions d'après lesquelles la compagnie du canal de Briare consentirait à modifier son tarif pendant quarante-deux ans, pour y substituer celui proposé par M. le Ministre des travaux publics; signer à cet effet tout cahier des charges, traité, lettre ou autre mode d'engagement qui sera proposé par le ministre : promettant avoir le tout pour bon et agréable, et le ratifier à la première réunion de la compagnie.

Fait et délibéré à Paris, le 1er septembre 1840.

(*Suivent les signatures des membres ci-dessus nommés.*)

50.

Les Membres du conseil d'administration de la compagnie du canal de Roanne à Digoin, à M. le Ministre des travaux publics.

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous informer que l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie du canal de Roanne à Digoin, tenue à Roanne le 21 septembre dernier, a adhéré, à l'unanimité des dix mille six cent quatre-vingt-neuf actions représentées, aux propositions contenues dans la lettre dont vous nous avez honorés le 3 août dernier, et qu'elle a conféré au conseil d'administration les pouvoirs les plus étendus pour signer la convention qui devra intervenir. 20 octobre 1840.

En conséquence, Monsieur le Ministre, nous nous empresserons d'envoyer auprès de vous

des commissaires revêtus de nos pleins pouvoirs aussitôt que le moment vous paraîtra opportun, pour arrêter les termes et le texte de la loi.

Mais, en attendant, ne nous sera-t-il pas permis d'appeler votre attention sur la position précaire où vient de se placer notre compagnie, en subordonnant son avenir aux décisions du pouvoir législatif ?

L'état de souffrance des capitaux engagés dans les exploitations houillères du bassin de Saint-Étienne parle assez haut pour nous dispenser de vous présenter, sur l'achèvement prompt et complet des voies de communication établies à de si grands frais dans la vallée de la Loire, des considérations qui ne sauraient avoir échappé à un administrateur aussi clairvoyant et aussi dévoué aux intérêts industriels.

Nous nous bornerons donc à vous rappeler nos efforts et nos sacrifices pour terminer notre entreprise honorablement et par nos propres ressources; nous mettrons sous vos yeux tous les mécomptes qui nous ont assaillis, au premier rang desquels il faut placer l'imperfection actuelle des aboutissants de notre canal, tant en aval qu'en amont, circonstance que nous étions loin de prévoir au moment où nos travaux furent commencés. Nous mentionnerons enfin notre empressement à entrer dans les vues du Gouvernement à l'occasion de ses projets sur l'abaissement des tarifs, et, faisant un nouvel appel à votre bienveillance et à votre loyauté, nous venons solliciter de vous, Monsieur le Ministre, une décision favorable à l'égard de l'exécution immédiate de la jonction du chemin de fer d'Andrezieux avec la gare de notre canal à Roanne.

Vous nous avez accordé cette jonction comme une des clauses du traité qui est subordonné à la sanction législative; et, maintenant que notre compagnie vient d'acquiescer aux conditions que vous avez vous-même formulées, ne vous semblera-t-il pas équitable vis-à-vis de nous, en même temps qu'avantageux à tous les intérêts mis en question, de soustraire le *fait* de cette jonction aux éventualités et aux retards d'une délibération délicate?

En statuant aujourd'hui sur cet objet, en décidant que cette jonction s'opérera en tous cas et immédiatement, nous regarderions cela comme une compensation de tous nos sacrifices et mécomptes, et de la position précaire dans laquelle notre compagnie vient de consentir à se placer pendant plusieurs mois.

Pendant la durée des travaux, la compagnie du chemin de fer d'Andrezieux achèverait sa reconstitution; le canal latéral pourrait être mis dans un parfait état de navigation, et la question des tarifs recevrait sa solution.

Aucun obstacle matériel ne viendrait plus alors arrêter et écarter les expéditions, et le Gouvernement se serait ainsi préparé à lui-même de nouvelles sources de produits en réduction des indemnités allouées aux compagnies; il aurait accéléré l'époque à laquelle la facilité des débouchés viendra rendre la vie à toutes les exploitations houillères, et aurait créé des ressources précieuses et des moyens de communication intérieure pour le cas où quelque complication politique viendrait entraver pour le commerce les communications maritimes.

C'est donc avec vérité que nous pouvons dire que, si une liaison immédiate, facile et éco-

nomique, entre le chemin d'Andrezieux et le canal de Roanne, est une des conditions essentielles de la prospérité de notre compagnie, cette jonction, réclamée par la localité, sera aussi profitable à l'arrondissement de Saint-Étienne, au chemin d'Andrezieux, au canal latéral et aux intérêts généraux du pays.

Nous vous soumettons avec confiance, Monsieur le Ministre, cette respectueuse réclamation, et nous avons l'espérance que, la trouvant fondée, vous daignerez la prendre en considération et ordonner qu'il y soit donné suite.

Nous sommes avec un profond respect, etc.

Extrait du procès-verbal de l'assemblée générale des actionnaires du canal de Roanne à Digoin, du 21 septembre 1840.

Dix mille six cent quatre-vingt-neuf actions, sur treize mille, ont été représentées, donnant droit à cinq cent quarante et une voix délibératives. Le nombre des actions excédait de quatre mille cent quatre-vingt-huit celui nécessaire pour la validité des délibérations, et ainsi la majorité absolue des voix se trouvait être de deux cent soixante et onze voix.

L'assemblée, après délibération, a approuvé les dispositions prises par le conseil d'administration, et, vu la lettre ci-dessus, a arrêté :

Les propositions de M. le Ministre des travaux publics *sont acceptées;*

Le conseil d'administration a pleins pouvoirs pour passer, au nom de la compagnie, un engagement définitif aux prix ci-dessus;

Il est expressément stipulé et réservé que le présent engagement de la compagnie deviendrait de nul effet, et que la compagnie rentrerait dans la plénitude de ses droits, si les ratifications réservées par M. le Ministre des travaux publics n'étaient pas prononcées avant le 1er mai 1841, jour de la prochaine assemblée générale des actionnaires.

51.

Le Ministre des travaux publics, aux Compagnies des quatre canaux, des trois canaux et du canal de Bourgogne.

Messieurs, j'ai l'honneur de vous adresser, comme résumé de nos conférences et de notre correspondance, un projet de convention provisoire qui pourra servir de base aux délibérations de votre assemblée générale. 21 octobre 1840.

En cas d'empêchement de l'un des honorables arbitres que j'ai désignés, j'aurai soin de

choisir son remplaçant dans une position qui donne également toute garantie de lumières et d'impartialité.

Recevez, etc.

Projet de convention provisoire entre le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics, agissant aux termes de sa lettre du 3 août dernier, et MM. , représentant la compagnie des quatre canaux.

Nota. Le projet est le même pour la compagnie du canal de Bourgogne.

ARTICLE 1er.

Sont abrogés les articles 8, 10 et 11 du cahier des charges annexé à la loi du 14 août 1822.

ART. 2.

Il sera procédé immédiatement, par voie d'arbitrage, à l'appréciation du partage concédé à la compagnie par l'article 9 dudit cahier des charges, et ce, au moyen de la fixation du produit net présumé aux époques où ce partage doit commencer.

ART. 3.

Ce produit net sera fixé par mètre courant de la longueur totale desdits canaux, sans que les arbitres puissent fixer, pour aucun d'eux, un produit net inférieur à francs par mètre courant et par an.

ART. 4.

La compagnie, ayant droit au partage des produits nets, pendant quarante ans, à dater de l'amortissement de l'emprunt, la valeur des quarante annuités qui lui sont dues sera ramenée par un à-compte, à raison de 4 pour cent l'an, à un capital réglé au 1er janvier 1841, et ce capital sera, à partir de cette dernière époque, payé par l'État, en quarante-deux ans environ, sur le pied de 4 pour cent d'intérêt et de 1 pour cent d'amortissement par an.

ART. 5.

Malgré l'abrogation de l'article 8 du cahier des charges qui n'est relative qu'à la marche de l'amortissement de l'emprunt, laquelle se suivra invariablement d'après l'article 6, s'il arrive que la fraction arbitrale du produit net implique une accélération de l'amortissement, il sera fait raison de cette circonstance pour déterminer l'époque à laquelle doit commencer le partage concédé par l'article 9.

ART. 6.

Le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics, au nom du Gouvernement, nomme pour arbitres :

M. le baron GIROD (de l'Ain), pair de France, vice-président du conseil d'État;

M. le baron DE FRÉVILLE, pair de France, vice-président du comité du commerce et des travaux publics au conseil d'État;

M. le marquis D'AUDIFFRET, pair de France, président de chambre à la cour des comptes.

ART. 7.

La compagnie nomme pour arbitres, désignés par son conseil d'administration :

M.

M.

M.

ART. 8.

En cas d'empêchement d'un ou de plusieurs des arbitres, ils seront remplacés, dans le délai de huit jours, par la partie qui les aura nommés.

ART. 9.

Avant toute délibération, ces six arbitres s'adjoindront un ou trois autres arbitres pour juger avec eux à la pluralité des voix.

ART. 10.

A dater du jour où ils auront fait connaître cette nomination aux parties, il est donné aux arbitres un délai de deux mois pour rendre leur décision.

ART. 11.

A moins de renouvellement, la présente convention provisoire sera nulle et non avenue si elle n'est approuvée par la loi dans le courant de la prochaine session.

Fait double à Paris, ce

Projet de convention provisoire entre le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics, agissant aux termes de sa lettre du 3 août dernier, et MM.
membres du comité d'administration de la compagnie des trois canaux, au nom de cette compagnie, agissant en vertu des adhésions individuelles déjà obtenues, et sauf l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires.

Article 1er.

Sont abrogés les articles 10 (1er alinéa), 11 et 12 du traité relatif à l'emprunt des canaux de la Somme et de Manicamp, ainsi que les mêmes dispositions insérées aux articles 10 et 11 de celui qui est relatif à l'emprunt du canal des Ardennes, lesdits traités annexés aux lois du 5 août 1821.

Art. 2.

Il sera procédé immédiatement, par voie d'arbitrage, à l'appréciation de la participation aux produits concédée à la compagnie par les articles 8 et 9 desdits traités.

Art. 3.

Cette appréciation sera faite au moyen de la fixation du produit net présumé desdits canaux, par mètre courant de leur longueur totale, sans que les arbitres puissent fixer, pour aucun d'eux, un produit net inférieur à francs par mètre courant et par an.

Art. 4.

La compagnie ayant droit, pendant l'amortissement des emprunts, à tous les excédants de produits sur les prélèvements stipulés dans l'article 7, et ayant droit, en outre, après l'amortissement, à la moitié des produits nets pendant cinquante ans, la fixation des arbitres permettra d'établir le montant et l'échéance des sommes qui lui seront dues. Il en sera fait un calcul à 4 pour 0/0 l'an, pour déterminer la valeur totale desdites sommes au 1er janvier 1841, et cette valeur sera payée par l'État en quarante-deux ans environ, à partir de cette dernière époque, sur le pied de 4 pour 0/0 d'intérêt et de 1 pour 0/0 d'amortissement par an.

Art. 5.

La compagnie consent à l'abrogation de l'article 10 du traité, relativement à la navigation de l'Oise, moyennant fixation, par les arbitres, de la somme à forfait qui sera déduite annuelle-

ment, des produits bruts, pour les frais d'entretien ordinaires et extraordinaires et les frais d'administration.

ART. 6.

Le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics, au nom du Gouvernement, nomme pour arbitres:

M. le baron GIROD (de l'Ain), pair de France, vice-président du conseil d'État;

M. le baron DE FRÉVILLE, pair de France, vice-président du comité du commerce et des travaux publics au conseil d'État;

M. le marquis D'AUDIFFRET, pair de France, président de chambre à la cour des comptes.

ART. 7.

La compagnie des trois canaux nomme pour ses arbitres:

M.

M.

M.

ART. 8

En cas d'empêchement d'un ou de plusieurs des arbitres, ils seront remplacés, dans le délai de huit jours, par la partie qui les aura nommés.

ART. 9.

Avant toute délibération, ces six arbitres s'adjoindront un ou trois autres arbitres pour juger avec eux à la pluralité des voix.

ART. 10.

A dater du jour où ils auront fait connaître cette nomination aux parties, il est donné aux arbitres un délai de deux mois pour rendre leur décision.

ART. 11.

A moins de renouvellement, la présente convention provisoire sera nulle et non avenue si elle n'est approuvée par la loi dans le courant de la prochaine session.

Fait double à Paris, ce

52.

Le Ministre des travaux publics, à M. Rouxel, administrateur de la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing.

21 octobre 1840.

Monsieur, j'ai conféré avec MM. le comte Daru et de Gérente, commissaires désignés dans votre dernière lettre, et je me suis déterminé à vous adresser le projet ci-joint de convention provisoire. Je vous engage à réunir, le plus tôt qu'il vous sera possible, l'assemblée générale de votre compagnie, pour le lui communiquer.

Cette assemblée ne peut manquer d'apprécier les concessions que m'a inspirées le désir de concilier les intérêts des actionnaires et ceux de l'État.

J'ai admis, suivant les indications qui m'ont été fournies, le chiffre de 1,335,000 francs pour moyenne des produits bruts, et celui de 240,000 francs pour abonnement des frais d'administration et d'entretien; mais je me réserve de demander que les registres de la compagnie soient communiqués à mon administration, afin que ces chiffres puissent être régulièrement vérifiés.

Recevez, Monsieur, etc.

Projet de convention provisoire entre le Ministre des travaux publics, agissant aux termes de sa lettre du 3 août 1840, et la Compagnie des canaux d'Orléans et du Loing.

ARTICLE 1er.

Le tarif annexé à la lettre du 3 août 1840 de M. le Ministre des travaux publics est adopté par la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing, et sera substitué pendant dix ans au tarif concédé par la loi du 27 nivôse an V.

A partir de la dixième année, la compagnie aura le droit de relever ce nouveau tarif jusqu'à concurrence du double, par cinquième, de cinq en cinq ans.

ART. 2.

Le même tarif et la même faculté de relèvement seront attribués aux canaux du Centre, de Roanne à Digoin, latéral à la Loire, du Berry, de Briare, du Nivernais et de Bourgogne.

Art. 3.

L'État garantit à la compagnie pendant quarante-deux ans, à partir de l'époque à laquelle le nouveau tarif sera mis en vigueur, un revenu brut de 1,335,000 francs, représentant la moyenne du produit, pendant la période des vingt dernières années (de 1820 à 1840), des droits de navigation, de stationnement et de pêche, des deux canaux.

Ce revenu brut s'accroîtra au profit de la compagnie, à partir de la dixième année, et de cinq ans en cinq ans, jusqu'à la trentième inclusivement, d'une prime croissante composée, 1° de 2 et demi pour cent dudit revenu, jusqu'à concurrence du maximum de 12 1/2 pour cent au bout de la trentième année de la garantie; 2° de la moitié de ce qu'aura produit, pendant chaque période de cinq ans, d'après les tarifs alors en vigueur, l'accroissement du nombre de tonnes des marchandises qui auront passé sur les deux canaux, comparaison faite avec la période précédente. A partir de la trentième année jusqu'à la fin de la quarante-deuxième, la compagnie aura droit au maximum de la prime.

Art. 4.

La compagnie conservera la gestion et l'administration des deux canaux, et elle y fera exécuter tous les travaux d'entretien nécessaires à une bonne navigation, moyennant un abonnement annuel à forfait, fixé, pour toute la durée de la garantie, à 240,000 francs, représentant la moyenne des dépenses d'administration et d'entretien faites par la compagnie, dans les vingt dernières années, en dehors du compte de ses dépenses extraordinaires d'amélioration. Cette somme de 240,000 fr. sera prélevée annuellement sur le revenu brut, ce qui fixe à 1,095,000 fr. le revenu net garanti à la compagnie.

Art. 5.

Un règlement d'administration publique déterminera la forme dans laquelle sera justifié l'emploi de l'abonnement ci-dessus.

Art. 6.

Les produits provenant des fermes, bois, usines, plantations, et de toutes autres propriétés de la compagnie, ne sont pas compris dans les stipulations contenues en l'article 3. La compagnie en jouira comme par le passé.

Art. 7.

Les ouvrages d'amélioration destinés à mettre les deux canaux en parfait rapport de navigation avec le canal latéral à la Loire, et évalués par l'ingénieur en chef de la compagnie à la somme de 3 millions (3,000,000f), seront exécutés et achevés par les soins de la compagnie, à forfait et dans le délai de cinq ans, sous l'approbation et la surveillance du ministre des travaux publics.

A cet effet, la compagnie sera autorisée à contracter un emprunt de pareille somme.

Les intérêts et l'amortissement de cet emprunt, répartis sur quarante-deux ans, seront à la charge de l'État et s'ajouteront au montant de la garantie.

ART. 8.

Dans le cas où le Gouvernement jugerait convenable d'élever le tarif du canal latéral à la Loire au delà de la fixation contenue aux articles 1 et 2, la compagnie aura, par ce seul fait, droit au même relèvement.

ART. 9.

Si le produit des droits de navigation, de stationnement et de pêche, des deux canaux, dépasse la somme de 1,335,000 francs et la prime stipulée en l'article 3, l'excédant appartiendra à la compagnie.

ART. 10.

Le Gouvernement se réserve, pour donner suite à la présente convention ou déclarer qu'il y renonce, un délai de deux années à partir de ce jour.

53.

L'Administrateur des canaux d'Orléans et du Loing, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE COMTE,

24 octobre 1840.

J'ai reçu, avec la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 21 de ce mois, le projet y annexé de la convention provisoire à intervenir entre vous et la compagnie propriétaire des canaux d'Orléans et du Loing. Je l'ai communiqué à la commission de surveillance de l'administration, et je viens de faire convoquer, pour jeudi prochain, l'assemblée générale, afin de le lui déférer.

Je suis prêt, Monsieur le Comte, à communiquer à la personne que vous voudrez m'indiquer, ou à faire transporter à votre ministère, au jour et à l'heure que vous voudrez bien fixer, les livres de la compagnie, pour que la personne désignée par vous pour les compulser, vérifier et examiner, puisse reconnaître l'exactitude des chiffres que vous avez admis comme représentant la moyenne des produits bruts et des frais d'administration et d'entretien. J'attends vos ordres à cet égard.

J'ai été chargé de vous demander, Monsieur le Comte, la réduction du tarif du Centre,

conformément à la loi du 9 juillet 1836, ou, au moins, conformément au tarif consenti pendant les dix premières années de la convention projetée. Cette réduction est dans l'intérêt du trésor; elle est nécessitée par le besoin d'alimenter la navigation de ce canal et de rétablir les communications qui doivent exister entre le bassin du Rhône et celui de la Loire.

J'ai l'honneur, etc.

54.

Les Membres du conseil d'administration de la compagnie des quatre canaux, à M. le Ministre des travaux publics.

Monsieur le Ministre,

Avant de soumettre la proposition contenue dans la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 3 août dernier, à l'assemblée générale de nos actionnaires, le conseil d'administration de la compagnie a trouvé à propos de la communiquer d'abord aux porteurs d'actions de jouissance, qu'elle semblait concerner uniquement. Déjà, parmi eux, une majorité composée des propriétaires de 43,000 actions environ sur 68,000 s'est prononcée sur son adoption, ce qui doit faire pressentir qu'une assemblée générale régulièrement formée, d'après les statuts, des deux cents plus forts actionnaires seulement, décidera dans le même sens. 23 octobre 1840.

Le conseil d'administration, qui s'est réuni le 19 courant, a jugé que la convocation extraordinaire d'une pareille assemblée devenait nécessaire, d'après les observations que vous avez bien voulu nous faire sous la date du 17 septembre dernier, qui établissent très-judicieusement que, dans la prévision d'une liquidation anticipée du partage des produits concédé à la compagnie, il faut que l'État, aussi bien que les porteurs de nos effets financiers, renoncent à l'accélération éventuelle de l'amortissement, stipulée dans l'article 8 du cahier des charges; mais on s'est trouvé lié par les délais prescrits par les statuts, et la réunion n'a pu être fixée à une époque plus rapprochée que le 22 novembre prochain.

Nous regrettons ce retard; mais nous ne pensons pas qu'il doive empêcher la présentation de la loi, sauf, comme on nous a dit que c'était votre intention, à en ajourner la discussion jusqu'après le prononcé des arbitres.

Quant à la nomination de ceux-ci, vous avez bien voulu vous rendre à l'observation qui vous a été faite de notre part, qu'il serait convenable de nous indiquer au préalable les choix du Gouvernement, puisque l'acceptation de ceux sur lesquels la compagnie pourra jeter les yeux peut dépendre de cette connaissance. En conséquence, nous attendrons vos communications ultérieures à ce sujet.

Nous sommes avec respect, etc.

55.

Le Ministre des travaux publics, à M. de Sauville, administrateur du canal de Briare.

25 octobre 1840.

Monsieur, par suite des nouvelles conférences que j'ai eues avec MM. les délégués de votre compagnie désignés dans votre lettre du 17 octobre, je me suis déterminé à vous adresser le projet ci-joint de convention provisoire : j'ai lieu d'espérer qu'il recevra l'assentiment définitif de votre compagnie.

Ainsi que je l'avais annoncé à MM. les délégués, une commission, composée de MM. Devilliers, Defontaine et Bonnetat, inspecteurs divisionnaires des ponts et chaussées, a été chargée, par arrêté de ce jour, de vérifier sur les registres de votre compagnie le revenu brut de la dernière année, d'octobre 1839 à octobre 1840, et la moyenne des frais d'entretien et d'administration pendant les six dernières années. Je vous engage à faire transporter ces registres au ministère des travaux publics. La commission va être convoquée pour se livrer au travail qui lui est confié.

Dès que la convention définitive aura été signée, il y aura, selon moi, justice et convenance à ce que les droits sur le canal du Centre soient abaissés conformément au tarif consenti pour les dix premières années de la convention projetée; mais cette décision est dans les attributions du ministre des finances : le ministre des travaux publics devra la provoquer.

Recevez, etc.

Projet de convention provisoire entre le Ministre des travaux publics, agissant aux termes de sa lettre du 3 août 1840, et la compagnie du canal de Briare.

ARTICLE 1er.

Le tarif annexé à la lettre du 3 août 1840 de M. le Ministre des travaux publics est adopté par la compagnie du canal de Briare, et sera substitué pendant dix ans au tarif concédé par les lettres patentes de 1642.

A partir de la dixième année, la compagnie aura le droit de relever ce nouveau tarif jusqu'à concurrence du double, par cinquième, de cinq en cinq ans.

ART. 2.

Le même tarif et la même faculté de relèvement seront attribués aux canaux du Centre, de Roanne à Digoin, latéral à la Loire, du Berry, d'Orléans et du Loing, du Nivernais et de Bourgogne.

Art. 3.

L'État garantit à la compagnie pendant quarante-deux ans, à partir de l'époque à laquelle le nouveau tarif sera mis en vigueur, un revenu brut équivalant au produit, pendant la dernière année (octobre 1839 à octobre 1840), des droits de navigation, de stationnement et de pêche, dudit canal.

Ce revenu brut s'accroîtra au profit de la compagnie, à partir de la dixième année, et de cinq ans en cinq ans, jusqu'à la trentième inclusivement, d'une prime croissante composée, 1° de 2 1/2 pour 0/0 dudit revenu, jusqu'à concurrence du maximum de 12 1/2 pour 0/0 au bout de la trentième année de la garantie; 2° de la moitié de ce qu'aura produit, pendant chaque période de cinq ans, d'après les tarifs alors en vigueur, l'accroissement du nombre de tonnes des marchandises qui auront passé sur les deux canaux, comparaison faite avec la période précédente. A partir de la trentième année jusqu'à la fin de la quarante-deuxième, la compagnie aura droit au maximum de la prime.

Art. 4.

La compagnie conservera la gestion et l'administration des deux canaux, et elle y fera exécuter tous les travaux d'entretien nécessaires à une bonne navigation, moyennant un abonnement annuel à forfait, équivalant à la moyenne des dépenses d'administration et d'entretien faites par la compagnie, dans les six dernières années, en dehors du compte de ses dépenses extraordinaires d'amélioration. Cette somme sera prélevée annuellement sur le revenu brut, pour fixer le revenu net de la compagnie.

Art. 5.

Un règlement d'administration publique déterminera la forme dans laquelle sera justifié l'emploi de l'abonnement ci-dessus.

Art. 6.

Les produits provenant des fermes, bois, usines, plantations, et de toutes autres propriétés de la compagnie, ne sont pas compris dans les stipulations contenues en l'article 3. La compagnie en jouira comme par le passé.

Art. 7.

Les ouvrages d'amélioration destinés à mettre les deux canaux en parfait rapport de navigation avec le canal latéral à la Loire seront évalués, contradictoirement avec la compagnie, par l'administration des travaux publics.

Ces ouvrages seront exécutés et achevés par les soins de la compagnie, à forfait et dans le délai de cinq ans, sous l'approbation et la surveillance du ministre des travaux publics.

A cet effet, la compagnie contractera un emprunt de pareille somme.

Les intérêts et l'amortissement de cet emprunt, répartis sur quarante-deux ans, seront à la charge de l'État et s'ajouteront au montant de la garantie.

ART. 8.

Dans le cas où le Gouvernement jugerait convenable d'élever le tarif du canal latéral à la Loire au delà de la fixation contenue aux articles 1 et 2, la compagnie aura, par ce seul fait, droit au même relèvement.

ART. 9.

Si le produit des droits de navigation, de stationnement et de pêche, des deux canaux, dépasse la somme de 1,335,000 francs et la prime stipulée en l'article 3, l'excédant appartiendra à la compagnie.

ART. 10.

Le Gouvernement se réserve, pour donner suite à la présente convention ou déclarer qu'il y renonce, un délai de deux années à partir de ce jour.

56.

Arrêté du Ministre des travaux publics, qui nomme une commission pour vérifier les registres des compagnies.

25 octobre 1840.

Le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics,

Vu les négociations entamées avec les compagnies des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing, pour arriver à l'abaissement des tarifs;

Considérant que l'une des bases de ces négociations consiste dans l'établissement du produit brut et des frais annuels d'entretien et d'administration desdits canaux, soit comme chiffre fixe, soit comme moyenne d'un certain nombre d'années;

Que les compagnies ont offert de mettre leurs livres à la disposition de l'administration;

Qu'une vérification de cette nature, pour avoir toute l'autorité suffisante, doit être confiée à une commission,

Arrête ce qui suit :

ARTICLE 1er.

Une commission formée de MM. Devilliers, Defontaine et Bonnetat, inspecteurs divisionnaires, sera chargée de relever, 1° sur les livres de la compagnie du canal de Briare, le revenu brut de la dernière année, d'octobre 1839 à octobre 1840, et la moyenne des frais d'entretien

et d'administration des six dernières années; 2° sur les livres de la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing, la moyenne du revenu brut et des frais d'entretien et d'administration des vingt dernières années, depuis et y compris 1820 jusqu'à 1839 inclusivement.

ART. 2.

Le sous-secrétaire d'État des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

57.

Le Ministre des travaux publics, à M. Rouxel, administrateur de la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing.

Monsieur, en réponse à l'offre contenue dans votre lettre en date d'hier, j'ai l'honneur de vous prévenir que, par arrêté de ce jour, une commission, composée de MM. Devilliers, Defontaine et Bonnetat, inspecteurs divisionnaires des ponts et chaussées, a été chargée de vérifier, sur les registres de votre compagnie, la moyenne du revenu brut et des frais d'entretien et d'administration mentionnés dans ma lettre du 21. Je vous engage à faire transporter ces registres au ministère des travaux publics. La commission va être convoquée pour se livrer au travail qui lui est confié. 25 octobre 1840.

Dès que la convention définitive aura été signée, il y aura, selon moi, justice et convenance à ce que les droits sur le canal du Centre soient abaissés conformément au tarif consenti pour les dix premières années de la convention projetée; mais cette décision est dans les attributions du ministre des finances : le ministre des travaux publics devra la provoquer.

Recevez, etc.

58.

L'Administrateur du canal de Briare, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons examiné avec la plus grande attention le projet de convention provisoire que vous nous avez adressé par votre lettre en date d'hier. Tout en adoptant l'ensemble de ce projet, nous y avons trouvé quelques détails à rectifier dans l'intérêt de notre compagnie, et c'est après mûres réflexions que nous avons l'honneur de vous transmettre une rédaction contenant nos modifications. 26 octobre 1840.

Vous remarquerez, Monsieur le Ministre, que nous avons stipulé des chiffres tant pour le montant de nos recettes que pour l'évaluation de nos dépenses d'administration et d'entretien, ainsi que pour le montant des travaux d'amélioration, qui doivent être à la charge de l'État. Il nous a paru utile d'établir ces chiffres; mais il est bien entendu que les recettes et les dépenses, qui forment la base de la garantie et de l'abonnement, seront soumises à vérification sur nos registres et pièces de dépense, et que le montant des travaux extraordinaires ne sera fixé définitivement qu'après l'examen de nos projets et de nos évaluations par les agents de votre ministère.

Les autres changements que nous proposons ne sont qu'explicatifs de la pensée qui vous a dirigé dans vos propositions, et nous semblent ne pouvoir donner lieu à aucune difficulté.

Nous avons la confiance, Monsieur le Ministre, que vous adopterez la rédaction du projet ci-joint; nous avons l'honneur de vous l'adresser signé par nous, et vous prions de vouloir bien nous faire savoir si vous y donnez votre approbation.

Nous avons l'honneur d'être, etc.

Convention proposée à M. le Ministre des travaux publics par les propriétaires du canal de Briare, sur la réduction momentanée de leur tarif.

ARTICLE 1er.

Le tarif annexé à la lettre du 3 août 1840 de M. le Ministre des travaux publics est adopté par les propriétaires du canal de Briare, et sera substitué pendant dix ans au tarif concédé par les lettres patentes de 1642.

A partir de la dixième année, la compagnie aura le droit de relever ce nouveau tarif jusqu'à concurrence du double, par cinquième, de cinq en cinq ans.

ART. 2.

Le même tarif et la même faculté de relèvement seront attribués aux canaux du Centre, de Roanne à Digoin, latéral à la Loire, du Berry, d'Orléans et du Loing, du Nivernais et de Bourgogne.

ART. 3.

L'État garantit à la compagnie du canal de Briare, pendant quarante-deux ans, à partir de l'époque à laquelle le nouveau tarif sera mis en vigueur, un revenu brut de 465,000 francs, représentant le produit, pendant la dernière année (octobre 1839 à octobre 1840), des droits de navigation, stationnement, plaçage et pêche, dudit canal.

Ce revenu brut s'accroîtra au profit de la compagnie, à partir de la dixième année, et de cinq ans en cinq ans, jusqu'à la trentième inclusivement, d'une prime croissante composée, 1° de 2 1/2 pour cent dudit revenu, jusqu'à concurrence du maximum de 12 1/2 pour cent

au bout de la trentième année de la garantie; 2° de la moitié de ce qu'aura produit, pendant chaque période successive, d'après les tarifs alors en vigueur, l'accroissement du nombre de tonnes des marchandises qui auront passé sur le canal, comparaison faite avec la période précédente. A partir de la trentième année jusqu'à la fin de la quarante-deuxième, la compagnie aura droit au maximum de la prime.

Art. 4.

La compagnie, ayant la gestion et administration du canal, y fera exécuter tous les travaux d'entretien nécessaires à une bonne navigation, moyennant un abonnement annuel à forfait, fixé, pour toute la durée de la garantie, à la somme de 160,000 francs, représentant la moyenne des dépenses d'administration et d'entretien faites par la compagnie, dans les six dernières années, en dehors du compte de ses dépenses extraordinaires d'amélioration. Cette somme sera prélevée annuellement sur le revenu brut, ce qui fixe le revenu net à la somme de 305,000 francs (trois cent cinq mille francs).

Art. 5.

Un règlement d'administration publique, la compagnie ayant été entendue, déterminera les pièces qui devront être fournies par la compagnie à l'appui de ses recettes, résultant de l'application du nouveau tarif et du mode de payement de l'indemnité, de la prime et des dépenses susénoncées.

Art. 6.

Les produits provenant des fermes, bois, usines, plantations, et de toutes autres propriétés de la compagnie, ne sont pas compris dans les stipulations contenues en l'article 3. La compagnie en jouira comme par le passé.

Art. 7.

Les ouvrages d'amélioration destinés à mettre le canal en parfait rapport de navigation avec le canal latéral à la Loire, et que la compagnie estime pouvoir s'élever à la somme de 3 millions environ, seront évalués, contradictoirement avec la compagnie, par l'administration des travaux publics.

Ces ouvrages seront exécutés et achevés par les soins de la compagnie, à forfait et dans le délai de cinq ans, sous l'approbation et la surveillance du ministre des travaux publics.

A cet effet, la compagnie contractera un emprunt du montant desdits travaux.

Les intérêts et l'amortissement de cet emprunt, répartis sur quarante-deux ans, seront à la charge de l'État et s'ajouteront au montant de la garantie.

Art. 8.

Si le produit des droits de navigation, stationnement, plaçage et pêche, du canal, dépasse la somme de 165,000 francs et la prime stipulée en l'article 3, l'excédant appartiendra à la compagnie.

ART. 9.

A l'expiration du présent traité, la compagnie du canal de Briare rentrera dans la plénitude de ses droits résultant du tarif à elle concédé par ses lettres patentes de 1642.

ART. 10.

Le Gouvernement se réserve un délai de deux ans, à compter de ce jour, pour mettre la présente convention à exécution. Passé ledit délai, le présent traité sera considéré comme non avenu.

Néanmoins, si les présentes conditions ne sont pas intégralement consacrées par la loi à intervenir, le présent traité sera également considéré comme nul, et la compagnie rentrera dans la plénitude de ses droits.

Paris, ce 26 octobre 1840.

59.

Le Ministre des travaux publics, à M. de Sauville, administrateur du canal de Briare.

27 octobre 1840.

Monsieur, j'ai reçu, avec votre lettre d'hier, les modifications que vous me proposez d'introduire au projet de convention provisoire entre l'État et votre compagnie. Plusieurs de ces modifications sont de pure rédaction : je range dans ce nombre l'énonciation que vous avez faite des chiffres du produit brut et des dépenses d'administration et d'entretien, puisque vous reconnaissez dans votre lettre qu'ils seront soumis à vérification sur vos registres et pièces de dépense. Il en est de même relativement au chiffre des ouvrages d'amélioration, qui ne sera fixé définitivement que sur évaluation contradictoire entre l'administration des travaux publics et la compagnie.

Quant à l'amendement que vous avez introduit dans le n° 2 du paragraphe 2 de l'article 3, par ces mots : *pendant chaque période successive*, il constitue pour votre compagnie un avantage nouveau, contre lequel pourtant je ne m'élèverai pas, parce qu'il me paraît rentrer dans l'esprit de la discussion qui a eu lieu au sujet de la prime, dans mes conférences avec MM. les délégués des compagnies, à la fin du mois de juillet dernier.

Vous pouvez donc, Monsieur, en ce qui concerne le ministre des travaux publics, considérer le projet de convention comme adopté avec les modifications que vous m'avez proposées.

Le conseil des ministres, à l'assentiment duquel toutes mes propositions ont été subordonnées, aura actuellement à statuer sur le projet, et il vous sera, s'il y a lieu, donné ultérieurement un avis, à l'effet de venir signer, au nom de votre compagnie, le traité, qui devra être soumis à l'approbation des Chambres.

Agréez, etc.

60.

Les Délégués de l'assemblée générale de la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons reçu la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 21 octobre 1840, et les nouvelles propositions qu'elle renferme. 27 octobre 1840.

Après en avoir délibéré, et appréciant les concessions que le Gouvernement, dans un esprit de justice et de loyauté auquel nous rendons hommage, veut bien faire à notre compagnie, les commissaires délégués ont cru devoir se borner à vous présenter quelques observations de détail sur la rédaction d'un petit nombre d'articles.

Vous avez admis ces observations dans la conférence que vous avez eue, à ce sujet, avec eux. Nous avons, en conséquence, Monsieur le Ministre, l'honneur de vous adresser le projet amendé qui en résulte, et que nous soumettons, avant la réunion de notre assemblée générale, à votre approbation.

Nous sommes, etc.

ART. 1er.

Le tarif annexé à la lettre du 3 août 1840 de M. le Ministre des travaux publics, et adopté par la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing, sera substitué pendant dix ans au tarif concédé par la loi du 27 nivôse an V.

A partir de la dixième année, la compagnie aura le droit de relever ce nouveau tarif jusqu'à concurrence du double, mais graduellement, par cinquième, de cinq en cinq ans.

ART. 2.

Le même tarif et la même faculté de relèvement seront attribués aux canaux du Centre, de Roanne à Digoin, latéral à la Loire, du Berry, d'Orléans et du Loing, du Nivernais et de Bourgogne.

ART. 3.

L'État garantit à la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing, pendant quarante-deux ans, à partir de l'époque à laquelle le nouveau tarif sera mis en vigueur, un revenu brut de

1,335,000 francs, représentant le produit moyen, pendant les vingt dernières années, des droits de navigation, stationnement et pêche, desdits canaux.

Ce revenu brut s'accroîtra au profit de la compagnie, à partir de la dixième année, et de cinq en cinq ans, jusqu'à la trentième inclusivement, d'une prime croissante composée, 1° de 2 1/2 p. 0/0 dudit revenu brut, jusqu'à concurrence du maximum de 12 1/2 p. 0/0 au bout de trente ans de la garantie primitive; 2° de la moitié des produits, pendant chaque période successive, du nombre de tonnes des marchandises qui auront passé sur les canaux, en excédant de la moyenne de la période précédente. A partir de la trentième année, et jusqu'à la fin de la quarante-deuxième, la compagnie aura droit au maximum de la prime.

Art. 4.

La compagnie, ayant la gestion et l'administration de ses canaux, fera exécuter tous les travaux d'entretien nécessaires à leur bonne navigation, moyennant un abonnement annuel à forfait, fixé, pour toute la durée de la garantie, à 240,000 francs, représentant la moyenne des dépenses d'administration et d'entretien faites par la compagnie, dans le cours des vingt dernières années, en dehors du compte de ses dépenses extraordinaires d'amélioration. Cette somme sera prélevée annuellement sur le revenu brut, ce qui fixe le revenu net à 1,095,000 francs.

Art. 5.

Un règlement d'administration publique déterminera la compagnie entendue, 1° les pièces qui devront être fournies par ladite compagnie à l'appui des dépenses énoncées à l'article 4 et de ses recettes, résultant de l'application du nouveau tarif; 2° le mode de payement de l'indemnité, de la prime et de l'abonnement pour frais d'entretien et d'administration.

Art. 6.

Les produits provenant des fermes, bois, usines, plantations, et de toutes autres propriétés de la compagnie, ne sont pas compris dans les stipulations contenues en l'article 3. La compagnie en jouira comme par le passé.

Art. 7.

Les ouvrages d'amélioration destinés à mettre les canaux d'Orléans et du Loing en parfait rapport de navigation avec le canal latéral à la Loire, et que la compagnie déclare devoir s'élever à la somme de 3,000,000 francs, seront exécutés et achevés par les soins de la compagnie, dans le délai de cinq ans, sous l'approbation et la surveillance du ministre des travaux publics.

A cet effet, la compagnie sera autorisée à contracter un emprunt égal au montant desdits travaux.

Les intérêts et l'amortissement de cet emprunt, répartis sur quarante-deux ans, seront à la charge de l'État et s'ajouteront au montant de la garantie.

ART. 8.

Si les produits de navigation, de stationnement et de pêche, des canaux d'Orléans et du Loing, dépassent la somme de 1,335,000 francs et la prime stipulée en l'article 3, l'excédant appartiendra à la compagnie.

ART. 9.

A l'expiration du présent traité, la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing rentrera dans la plénitude des droits résultant du tarif à elle concédé par la loi du 27 nivôse an V.

ART. 10.

Le Gouvernement se réserve un délai de deux ans, à dater de ce jour, pour mettre la présente convention à exécution. Passé ledit délai, le présent traité sera considéré comme non avenu.

Dans tous les cas, si les conditions précédentes ne sont pas intégralement consacrées par la loi à intervenir, le traité sera considéré comme nul, et la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing continuera à percevoir les droits établis par le tarif à elle concédé par la loi du 27 nivôse an V.

61.

Le Ministre des travaux publics, à MM. le comte Daru, pair de France, et de Gérente, député, commissaires délégués par l'assemblée générale de la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing.

Messieurs, j'ai reçu, avec votre lettre en date de ce jour, les modifications que vous me proposez d'introduire au projet de convention provisoire entre l'État et votre compagnie. La seule de ces modifications qui ait quelque importance est celle que vous avez introduite dans le n° 2 du paragraphe 2 de l'article 3, par ces mots : *pendant chaque période successive*. Elle constitue pour votre compagnie un avantage nouveau, contre lequel pourtant je ne m'élèverai pas, parce qu'il me paraît rentrer dans l'esprit de la discussion qui a eu lieu au sujet de la prime, dans mes conférences avec MM. les délégués des compagnies, à la fin du mois de juillet dernier. 27 octobre 1840.

J'ai remarqué dans l'article 10, à la fin de la première phrase, la suppression de ces mots : *ou déclarer qu'il y renonce.* Je pense qu'ils devraient être rétablis dans le texte.

Au reste, il demeure entendu, 1° que les chiffres énoncés dans les articles 3 et 4, et représentant la moyenne des produits bruts et la moyenne des dépenses d'amélioration et d'entretien, seront vérifiés sur vos registres par la commission instituée en vertu de mon arrêté du 25 de ce mois ;

2° Que l'évaluation mentionnée dans l'article 7, du montant des ouvrages d'amélioration, et résultant de l'état dressé par l'ingénieur en chef de la compagnie, devra aussi faire l'objet d'une vérification contradictoire entre l'administration des travaux publics et la compagnie.

Vous pouvez donc, Messieurs, en ce qui concerne le ministre des travaux publics, considérer le projet de convention comme adopté avec les modifications que vous m'avez proposées.

Le conseil des ministres, à l'assentiment duquel toutes mes propositions ont été subordonnées, aura actuellement à statuer sur le projet, et il vous sera, s'il y a lieu, donné ultérieurement un avis, à l'effet de venir signer, au nom de votre compagnie, le traité, qui devra être soumis à l'approbation des Chambres.

Agréez, etc.

62.

Les Membres du conseil d'administration de la compagnie des quatre canaux, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

28 octobre 1840.

Nous avons reçu la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 21 courant, accompagnée d'un projet de convention provisoire qui résume les divers points qui ont été traités, tant verbalement que par correspondance, relativement à la transaction que vous négociez avec la compagnie des quatre canaux.

Notre conseil d'administration, que nous avons immédiatement convoqué, nous a autorisés à souscrire cette convention, sauf l'approbation de l'assemblée générale extraordinaire qui se réunira le 22 novembre. Nous avons, en conséquence, l'honneur de vous en adresser un double signé de nous, qui contient la nomination des arbitres de la compagnie.

Agréez, etc.

Projet de convention provisoire entre le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics, agissant aux termes de sa lettre du 3 août dernier, et MM. Claude-Anthelme Costaz et Jacques-Auguste Filleau, membres du comité d'administration de la compagnie des quatre canaux, au nom de cette compagnie, et autorisés à cet effet par le conseil d'administration en vertu des adhésions d'actionnaires déjà obtenues, et sauf l'approbation de l'assemblée générale convoquée pour le 22 novembre prochain.

ARTICLE 1er.

Sont abrogés les articles 8, 10 et 11 du cahier des charges annexé à la loi du 14 août 1822.

ART. 2.

Il sera procédé immédiatement, par voie d'arbitrage, à l'appréciation du partage concédé à la compagnie par l'article 9 dudit cahier des charges, et ce, au moyen de la fixation du produit net présumé aux époques où ce partage doit commencer.

ART. 3.

Ce produit net sera fixé par mètre courant de la longueur totale desdits canaux, sans que les arbitres puissent fixer, pour aucun d'eux, un produit net inférieur à 4 francs par mètre courant et par an.

ART. 4.

La compagnie ayant droit au partage des produits nets pendant quarante ans à dater de l'amortissement de l'emprunt, la valeur des quarante annuités qui lui sont dues sera ramenée, par un escompte à raison de 4 pour 0/0 l'an, à un capital réglé au 1er janvier 1841, et ce capital sera, à partir de cette dernière époque, payé par l'État, en quarante-deux ans environ, sur le pied de 4 pour 0/0 d'intérêt et de 1 pour 0/0 d'amortissement par an.

ART. 5

Malgré l'abrogation de l'article 8 du cahier des charges, qui n'est relative qu'à la marche de l'amortissement de l'emprunt, laquelle se suivra invariablement d'après l'article 6, s'il arrive que la fixation arbitrale du produit net implique une accélération de l'amortissement, il sera fait raison de cette circonstance pour déterminer l'époque à laquelle doit commencer le partage concédé par l'article 9

ART. 6.

M. le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics, au nom du Gouvernement, nomme pour arbitres :

M. le baron GIROD (de l'Ain), pair de France, vice-président du conseil d'État;

M. le baron DE FRÉVILLE, pair de France, vice-président du comité du commerce et des travaux publics au conseil d'État;

M. le marquis D'AUDIFFRET, pair de France, président de chambre à la cour des comptes.

ART. 7.

La compagnie nomme pour arbitres, désignés par son conseil d'administration :

M. PEPIN-LEHALLEUR, président du tribunal de commerce de la Seine;

M. POUILLET, député, professeur au conservatoire royal des arts et métiers;

M. Charles VERNES, sous-gouverneur de la banque de France.

ART. 8.

En cas d'empêchement d'un ou de plusieurs des arbitres, ils seront remplacés, dans le délai de huit jours, par la partie qui les aura nommés.

ART. 9.

Avant toute délibération, ces six arbitres s'adjoindront un ou trois autres arbitres pour juger avec eux à la pluralité des voix.

ART. 10.

A dater du jour où ils auront fait connaître cette nomination aux parties, il est donné aux arbitres un délai de deux mois pour rendre leur décision.

ART. 11.

A moins de renouvellement, la présente convention provisoire sera nulle et non avenue si elle n'est approuvée par la loi dans le courant de la prochaine session.

Fait double à Paris, ce 21/28 octobre 1840.

63.

L'Administrateur des canaux d'Orléans et du Loing, à M. le Ministre des travaux publics.

J'ai l'honneur de vous informer que l'assemblée générale de la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing vient, dans sa séance de ce jour, de m'autoriser à signer, au nom de la compagnie, le projet de convention que vous ont présenté MM. le comte Daru et de Gérente, et que, par votre lettre du 27 de ce mois, vous leur avez annoncé pouvoir être considéré comme adopté avec les modifications qu'ils vous avaient proposées. 29 octobre 1840.

J'en fais faire la copie en double expédition, afin de pouvoir les soumettre à votre signature aussitôt que vous m'aurez indiqué l'instant où je pourrai la prendre.

Je suis, etc.

64.

Les Membres du Conseil d'Administration de la Société anonyme du canal de Bourgogne, à M. le Ministre des travaux publics.

Monsieur le Ministre,

Notre assemblée générale se réunissant après demain, nous jugeons utile de vous demander si vous tenez absolument à ce que nous soumettions à son vote le chiffre minimum de *quatre francs,* malgré la presque certitude que nous avons acquise qu'il ne sera pas admis. S'il vous convenait d'élargir cette base, nous serions charmés d'en être informés avant le 31 courant. *Idem.*

Nous sommes, etc.

Le Ministre des Travaux publics, à MM. les Membres du Conseil d'Administration de la Compagnie du canal de Bourgogne.

Messieurs, j'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire en date de ce jour, et par laquelle vous me demandez si je tiens absolument à ce que vous soumettiez au vote de votre assemblée générale le chiffre minimum de *quatre francs,* malgré, dites-vous, la presque certitude que vous avez acquise que ce chiffre ne sera pas admis. *Idem.*

Je pense que votre compagnie aurait pu, sans préjudice pour ses intérêts, accepter, comme les autres compagnies, le minimum de quatre francs, sauf, comme une de vos précédentes lettres semblait l'indiquer, à faire valoir devant la commission d'arbitrage les motifs particuliers

que vous pouvez avoir à obtenir une évaluation plus forte. Toutefois, l'état actuel des revenus du canal de Bourgogne me fournit assez d'éléments d'appréciation des revenus futurs pour me permettre de porter jusqu'à *cinq francs* le minimum dont il s'agit. Je désire que cette concession, qui sera la dernière de ma part, détermine un vote favorable de votre assemblée générale.

Agréez, etc.

65.

Les Membres du Comité de la Compagnie des Trois-Canaux, à M. le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics,

MONSIEUR LE MINISTRE,

29 octobre 1840.

Nous avons reçu la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 21 courant. Elle nous transmettait un projet de convention provisoire qui résume les divers points sur lesquels nous étions tombés d'accord, soit dans les conférences du mois de juillet, soit dans la correspondance entretenue depuis.

En nous fondant sur les adhésions individuelles qui nous ont été données, et sauf l'approbation de l'assemblée générale qui se réunira incessamment, nous souscrivons à cette convention et nous avons l'honneur de vous en adresser ci-joint un double signé de nous, où se trouve l'indication des trois personnes que nous nommons pour arbitres de la compagnie.

Agréez, etc.

Projet de convention provisoire entre M. le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics, agissant aux termes de sa lettre du 3 août dernier;

Et M. Jean-Louis Greffulhe;
M. Henri-Antoine Koymans;
M. Jean-Baptiste Belanger;
membres du comité d'administration de la Compagnie des Trois-Canaux, au nom de cette compagnie, agissant en vertu des adhésions individuelles déjà obtenues, et sauf l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires.

ARTICLE 1er.

Sont abrogés les articles 10 (1er alinéa), 11 et 12 du traité relatif à l'emprunt des canaux de la Somme et de Manicamp, ainsi que les mêmes dispositions insérées aux articles 10 et 11

de celui qui est relatif à l'emprunt du canal des Ardennes, lesdits traités annexés aux lois du 5 août 1821.

ART. 2.

Il sera procédé immédiatement, par voie d'arbitrage, à l'appréciation de la participation aux produits concédés à la compagnie par les articles 8 et 9 desdits traités.

ART. 3.

Cette appréciation sera faite au moyen de la fixation du produit net présumé desdits canaux, par mètre courant de leur longueur totale, sans que les arbitres puissent fixer pour aucun d'eux un produit net inférieur à cinq francs par mètre courant, et par an.

ART. 4.

La compagnie ayant droit, pendant l'amortissement des emprunts, à tous les excédants de produits sur les prélèvements stipulés dans l'article 7, et ayant droit, en outre, après l'amortissement, à la moitié des produits nets pendant cinquante ans, la fixation des arbitres permettra d'établir le montant et l'échéance des sommes qui lui seront dues. Il en sera fait un calcul à 4 p. 0/0 l'an, pour déterminer la valeur totale desdites sommes au 1er janvier 1841, et cette valeur sera payée par l'État en quarante-deux ans environ, à partir de cette dernière époque, sur le pied de 4 p. 0/0 d'intérêt et de 1 p. 0/0 d'amortissement par an.

ART. 5.

La compagnie consent à l'abrogation de l'article 10 du traité relativement à la navigation de l'Oise, moyennant fixation par les arbitres de la somme à forfait qui sera déduite annuellement des produits bruts pour les frais d'entretien ordinaires et extraordinaires, et les frais d'administration, sans que cette fixation puisse dépasser le maximum de cent mille francs.

ART. 6.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, au nom du Gouvernement, nomme pour arbitres ;

M. le baron Girod de l'Ain, pair de France, vice-président du Conseil d'État;

M. le baron de Fréville, pair de France, vice-président du comité du commerce et des travaux publics au Conseil d'État;

M. le marquis d'Audiffret, pair de France, président de chambre à la Cour des comptes.

ART. 7.

La compagnie des Trois-Canaux nomme pour ses arbitres :

M. le duc Decazes, grand référendaire de la Chambre des Pairs;

M. le comte Molé, pair de France;
M. Henri Hottinguer, banquier à Paris.

ART. 8.

En cas d'empêchement d'un ou de plusieurs des arbitres, ils seront remplacés dans le délai de huit jours par la partie qui les aura nommés.

ART. 9.

Avant toute délibération, ces six arbitres s'adjoindront un ou trois autres arbitres, pour juger avec eux à la pluralité des voix.

ART. 10.

A dater du jour où ils auront fait connaître cette nomination aux parties, il est donné aux arbitres un délai de deux mois pour rendre leur décision.

ART. 11.

A moins de renouvellement, la présente convention provisoire sera nulle et non avenue si elle n'est approuvée par la loi dans le courant de la prochaine session.

Fait double à Paris, ce 29 octobre 1840.

Le Ministre des travaux publics, à MM. les Membres du comité de la Compagnie des Trois-Canaux.

29 octobre 1840.

Messieurs, je viens de recevoir avec la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, en date de ce jour, le complément de rédaction que vous me proposez pour le projet de convention provisoire annexé à ma lettre du 21 de ce mois. Je regrette de ne pouvoir adhérer ni à la substitution du chiffre de 5 francs à celui de 4 francs, contenu dans ma proposition du 3 août, pour le minimum de produit net, ni à la fixation d'un maximum quelconque pour l'abonnement des frais d'entretien ordinaires et extraordinaires de l'Oise. Les bases sur lesquelles ces modifications s'appuieraient ne peuvent être utilement recherchées que par les arbitres, et je pense que votre compagnie peut s'en rapporter sur ces deux points à leur équitable appréciation.

Recevez, etc.

66

Les Membres du Conseil d'administration de la Société du Canal de Bourgogne, à M. le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE.

Par suite des pouvoirs qui nous ont été conférés le 31 octobre dernier par l'assemblée générale de nos actionnaires, nous avons l'honneur de vous adresser un double signé de nous, en date du même jour, de la convention provisoire que vous nous avez proposée par votre lettre du 21 octobre dernier, sauf la substitution que vous avez autorisée, par celle du 29, du chiffre de cinq francs à celui de quatre, comme limite minimum posée à la décision de la commission arbitrale qui sera chargée de déterminer le produit net présumé du canal de Bourgogne, par mètre courant et par an. La susdite convention indique les arbitres que nous nommons pour la compagnie. Veuillez nous en accuser réception. 2 novembre 1840.

Nous sommes avec respect, etc.

Projet de convention provisoire entre M. le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics, agissant aux termes de sa lettre du 3 août dernier,

Et M. Gabriel Odier,
M. Robert Argand,
M. François Bourceret,
membres du Conseil d'administration de la Société anonyme du canal de Bourgogne, autorisée par ordonnance du Roi du 31 octobre 1827, agissant en vertu de la délibération de l'assemblée générale extraordinaire du 31 octobre présent jour.

ARTICLE 1er.

Sont abrogés les articles 8, 10 et 11 du cahier des charges annexé à la loi du 14 août 1822.

ART. 2.

Il sera procédé immédiatement, par voie d'arbitrage, à l'appréciation du partage concédé à la compagnie par l'article 9 dudit cahier des charges, et ce, au moyen de la fixation du produit net présumé à l'époque où ce partage doit commencer.

ART. 3.

Ce produit net sera fixé par mètre courant de la longueur totale dudit canal, sans que les arbitres puissent fixer un produit net inférieur à 5 francs par mètre courant, et par an.

ART. 4.

La compagnie ayant droit au partage des produits nets pendant quarante ans, à dater de l'amortissement de l'emprunt, la valeur des quarante annuités qui lui sont dues sera ramenée par un escompte, à raison de 4 p. 0/0 l'an, à un capital réglé au 1er janvier 1841, et ce capital sera, à partir de cette dernière époque, payé par l'État en quarante-deux ans environ sur le pied de 4 pour 0/0 d'intérêt et de 1 pour 0/0 d'amortissement par an.

ART. 5.

Malgré l'abrogation de l'article 8 du cahier des charges, qui n'est relative qu'à la marche de l'amortissement de l'emprunt, laquelle se suivra invariablement d'après l'article 6, s'il arrive que la fixation arbitrale du produit net implique une accélération de l'amortissement, il sera fait raison de cette circonstance pour déterminer l'époque à laquelle doit commencer le partage concédé par l'article 9.

ART. 6.

M. le ministre secrétaire d'État des travaux publics, au nom du Gouvernement, nomme pour arbitres :

M. le baron Girod de l'Ain, pair de France, vice-président du Conseil d'État;

M. le baron de Fréville, pair de France, vice-président du comité du commerce et des travaux publics au Conseil d'État;

M. le Marquis d'Audiffret, pair de France, président de chambre à la Cour des comptes.

ART. 7.

Le conseil d'administration de la compagnie nomme pour arbitres :

M. Pepin Lehalleur, président du tribunal de commerce du département de la Seine;

M. Saunac, membre de la Chambre des Députés;

M. Charles Vernes, sous-gouverneur de la Banque de France.

ART. 8.

En cas d'empêchement d'un ou de plusieurs des arbitres, ils seront remplacés dans le délai de huit jours par la partie qui les aura nommés.

ART. 9.

Avant toute délibération, ces six arbitres s'adjoindront un ou trois autres arbitres pour juger avec eux à la pluralité des voix.

ART. 10.

A dater du jour où ils auront fait connaître cette nomination aux parties, il est donné aux arbitres un délai de deux mois pour rendre leur décision.

ART. 11.

A moins de renouvellement, la présente convention provisoire sera nulle et non avenue, si elle n'est approuvée par la loi dans le courant de la session.

Fait double, à Paris, les 21 et 31 octobre 1840.

67.

Les Membres du Conseil d'Administration de la Compagnie des Quatre-Canaux, à M. le Ministre des Travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par notre lettre du 29 octobre dernier, nous avons eu l'honneur de vous adresser un double, signé de nous, de la convention que vous nous aviez proposée le 21 du même mois, relativement à l'abrogation ou à l'exécution anticipée de plusieurs articles du cahier des charges annexé à la loi du 14 août 1822. 24 novembr 1840.

Nous avons aujourd'hui l'honneur de vous prévenir que l'assemblée générale de nos actionnaires, dans sa séance extraordinaire du 22 courant, a approuvé cette convention et conféré à l'administration de la compagnie tous les pouvoirs nécessaires pour son exécution. Nos réserves à cet égard n'ont donc plus d'objet.

Nous allons transmettre aux arbitres nommés par la compagnie, et qui ont bien voulu accepter cette mission, une copie de la convention et autres pièces nécessaires à l'instruction de l'affaire. Veuillez, Monsieur le Ministre, en faire autant vis-à-vis des arbitres nommés par le Gouvernement, pour que le tribunal arbitral puisse se constituer le plus tôt possible.

Nous sommes, etc.

Les Membres du Conseil d'Administration de la Compagnie des Quatre-Canaux, à MM. les arbitres choisis par elle.

MESSIEURS,

Notre collègue, M. le comte Pillet-Will, nous ayant informés que vous vouliez bien accepter la mission d'être arbitres entre l'État et la compagnie des Quatre-Canaux pour l'appréciation des *Idem.*

droits qui résultent pour celle-ci de l'article 9 du cahier des charges, des emprunts qu'elle a soumissionnés et remplis, nous venons vous témoigner notre reconnaissance de ce service au nom des nombreux actionnaires intéressés dans la question qui vous est soumise. Nous nous préparons à produire devant vous les documents que nous croirons utiles à la défense de ces intérêts; en attendant, nous avons l'honneur de vous adresser trois exemplaires de la convention provisoire passée les 21-29 octobre dernier entre M. le Ministre des travaux publics et la compagnie, relativement à l'arbitrage dont il s'agit. Veuillez, Messieurs, avoir la bonté de vous entendre avec MM. les arbitres nommés par le Gouvernement, et qui sont indiqués dans la convention, pour l'exécution préalable de l'article 9, de laquelle résultera la constitution définitive du tribunal arbitral.

Agréez, etc.

68.

Les Membres du Conseil d'Administration de la Société du canal de Bourgogne, à M. le Ministre des Travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

26 novembre 1840.

Nous avons l'honneur de vous confirmer notre lettre du 2 de ce mois, avec un double, signé de nous, de la convention provisoire que vous nous aviez proposée le 21 octobre, pour la modification du cahier des charges relatif à l'emprunt du canal de Bourgogne.

Les arbitres nommés par la compagnie ayant bien voulu accepter cette mission, nous leur écrivons pour les prier de procéder, de concert avec ceux qui ont été choisis par le Gouvernement, à la constitution du tribunal arbitral. Veuillez, Monsieur le Ministre, avoir la bonté d'écrire à ces derniers aux mêmes fins.

Nous sommes, etc.

Les Membres du Conseil d'Administration de la Société du canal de Bourgogne, à MM. les arbitres choisis par elle.

MESSIEURS,

Idem.

Nous avons l'honneur de vous adresser trois copies de la convention passée les 21-31 octobre dernier, entre M. le Ministre des travaux publics et la compagnie du canal de Bourgogne, qui soumet à votre arbitrage l'appréciation de la concession de l'article 9 du cahier des charges, relatif à l'emprunt contracté pour l'achèvement de ce canal. En vous priant d'agréer l'expression de notre reconnaissance pour le service que vous voulez bien rendre à nos actionnaires en vous chargeant de cette mission; nous vous serons obligés de vouloir bien vous entendre avec

MM. les arbitres nommés par le Gouvernement, pour la constitution du tribunal arbitral, par la nomination préalable du septième arbitre.

Recevez, etc.

69.

Les Membres du Conseil d'Administration de la Compagnie des Trois-Canaux, à Monsieur le Ministre des Travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous adresser un extrait de la délibération de l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie des Trois-Canaux, par laquelle cette assemblée nous a donné les pouvoirs nécessaires pour l'exécution de la convention provisoire qui nous a été proposée par Monsieur votre prédécesseur, au nom du Gouvernement, le 21 octobre dernier, et que nous avons signée de notre côté le 29 du même mois. Nous sommes également chargés de régler, de concert avec vous, Monsieur le Ministre, les chiffres qui devront être remplis aux articles 3 et 5 de ladite convention et sur lesquels, d'après l'accusé de réception qui nous a été adressé, nous n'étions pas encore définitivement d'accord. Nous sommes à vos ordres pour conférer là-dessus quand vous le voudrez, si mieux vous n'aimez laisser le soin de la fixation de ces chiffres aux arbitres, en nous accordant huit jours après la signification de leur décision pour l'accepter ou la refuser, ce qui correspond à la réserve de l'approbation des Chambres faite de la part du Gouvernement. Veuillez, dans ce dernier cas, avoir la bonté d'écrire aux arbitres pour les prier de procéder à la constitution du tribunal arbitral. Nous en ferons autant de notre côté. 20 novembre 1840.

Agréez, etc.

Extrait du procès-verbal de la séance de l'assemblée générale extraordinaire de la compagnie des Trois-Canaux, du 21 novembre 1840.

Cejourd'hui samedi vingt et un novembre mil huit cent quarante, l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie des Trois-Canaux, convoquée extraordinairement, tant par avis insérés dans deux journaux, que par lettres à domicile à ceux qui sont nominativement inscrits, se réunit sous la présidence de M. H. A. Koymans.

M. le président fait observer que les avis publiés contiennent, ainsi que les lettres de convocation, l'objet de la réunion, que la liste des personnes qui ont droit d'y assister, en vertu de l'article 66 des statuts, a été dressée par les soins du comité d'administration. Il invite les personnes présentes à apposer leur signature en marge de cette liste, et fait ensuite lecture du rapport ci-après :

RAPPORT.

Messieurs, ceux qui parmi vous possèdent des actions de jouissance ont présents à l'esprit les articles des traités sur lesquels ces titres sont fondés.

Ce sont :

L'article 8, qui concède à la compagnie, pendant l'amortissement, la portion des produits des canaux qui excède les charges des emprunts et les frais d'entretien et d'administration;

L'article 9, qui lui concède, après l'amortissement, le partage des produits nets pendant 50 ans;

L'article 10, qui stipule que la comptabilité sera tenue chez les receveurs généraux des départements traversés par les canaux, où la compagnie aura droit, en tout temps, d'en prendre connaissance;

L'article 11, qui veut que les tarifs des péages ne puissent être modifiés que du consentement mutuel du Gouvernement et de la compagnie.

Ces quatre articles se lient étroitement; l'inexécution d'un seul les affecte tous; aussi, nous sommes-nous grandement préoccupés de l'inexécution de l'article 10 relatif à la comptabilité, dont les garanties nous sont dues, à moins qu'une transaction convenable ne vienne à les rendre inutiles.

En vertu de l'article 11, le Gouvernement nous a, à diverses fois, proposé des modifications de tarif que nous avons acceptées avec empressement dans la limite que commandaient les intérêts qui nous sont confiés. Ainsi, pour le canal des Ardennes, nous avons consenti à une réduction de moitié jusqu'au 1er avril 1841; et, quant au canal de la Somme, nous avons proposé, au mois de mars dernier, un projet de tarif qui implique des réductions importantes en faveur du commerce. Le Gouvernement veut aller beaucoup plus loin dans cette voie, convaincu que les sacrifices que l'État semblerait s'imposer pour abaisser à un taux très-minime les droits de navigation, seraient amplement compensés par l'heureuse influence que cette mesure exercerait bientôt sur toutes les branches de la richesse publique; mais il a compris que cette compensation n'existant pas pour nous il ne pouvait accomplir son projet qu'en se dégageant, au moyen d'une transaction, des participations qui nous ont été assurées par nos traités.

Le Gouvernement désiredonc recouvrer la libre disposition des canaux, d'une part, pour en pouvoir abaisser le tarif à son gré, et, d'autre part, pour ne pouvoir faire des concessions nouvelles à charge d'entretien et de redevance.

Dans cette vue, il a ouvert, au mois de juillet dernier, des conférences avec les représentants des diverses compagnies dont le consentement lui est nécessaire, afin de chercher, de concert, les bases d'un arrangement qui permette de réaliser ses projets.

L'idée qui s'est présentée naturellement était d'opérer la liquidation anticipée des droits dépendants des produits éventuels des canaux, en chargeant une commission arbitrale de fixer l'importance présumée de ces produits. On a été aisément d'accord sur cette marche à suivre, de même que sur la nécessité de fixer un *minimum* au-dessous duquel la commission arbitrale ne pourrait pas arrêter sa décision.

C'est sur la fixation de ce *minimum* qu'il a été impossible de s'accorder jusqu'à présent. Dans les conférences, les représentants des compagnies demandaient unanimement qu'il fût réglé sur le pied d'un produit net, annuel, de 5 francs par mètre de canal. M. le Ministre des travaux publics paraissait n'avoir d'objection contre ce chiffre qu'en ce qui concerne la partie canalisée de la rivière d'Oise, pour laquelle il proposait de la réduire à 2 francs. Mais, dans sa lettre du 3 août dernier, abandonnant cette distinction, et écartant tout à fait la navigation de l'Oise de la transaction projetée, il n'admet plus que le chiffre de 4 francs comme *minimum* du produit net présumé des canaux des Ardennes, de la Somme, et de Manicamp, par mètre courant et par an.

En attendant la réunion de l'assemblée générale, nous avons cru devoir écrire à M. le Ministre que cette dernière proposition nous paraissait avoir peu de chance d'être acceptée par la majorité des actionnaires, et nous avons demandé le maintien du *minimum* de 5 francs articulé dans les conférences.

Quant au canal et à la rivière canalisée de l'Oise, nous avons pensé qu'il était dans nos convenances, autant que dans celles du Gouvernement, de maintenir le tarif tel qu'il existe, et nos droits sur les produits éventuels tels qu'ils résultent du traité du 24 mai 1821, pourvu qu'en ce qui concerne cette partie de navigation le traité fût pleinement exécuté. Mais, comme l'article 10, relatif à la comptabilité, paraît présenter quelques difficultés de bureaux et pouvoir donner lieu à des contestations, nous avons ouvert l'avis de transiger à cet égard, en fixant à forfait une somme annuelle pour les frais d'entretien et d'administration à prélever sur les produits bruts, et nous avons porté cette somme au *maximum* de 100,000 francs, sauf la réduction que pourrait y apporter la commission arbitrale.

C'est avec ces modifications, et sauf votre approbation, que nous avons renvoyé, le 29 octobre dernier, à M. le Ministre des travaux publics le projet de convention provisoire qu'il nous avait soumis comme résumé de nos pourparlers et de notre correspondance. En nous en accusant réception le même jour, il a protesté contre le chiffre de 5 francs et contre celui de 100,000 francs comme abonnement pour les frais de l'Oise, dont il admet seulement le principe, voulant que les arbitres décident souverainement du chiffre auquel il doit être porté.

Tel est, Messieurs, l'état de la négociation qui intéresse à un si haut degré les porteurs de nos actions de jouissance.

La fixation d'un maximum des frais à prélever par le Gouvernement sur les produits bruts de l'Oise, avant d'en demander la détermination définitive à des arbitres, nous paraît aussi indispensable que l'adoption d'un minimum du produit net des canaux dont le Gouvernement veut pouvoir modifier à son gré les tarifs. Dans les deux cas, la garantie pour nous est de la

même nature. Le temps seul, nous en sommes convaincus, nous a manqué pour nous entendre sur le maximum des frais de l'Oise, avec le Ministre qui a commencé cette négociation; nous espérons nous mettre d'accord avec son successeur.

Quant au minimum des produits nets des canaux des Ardennes et de la Somme, la difficulté de s'accorder est plus grande. Si, d'une part, nous faisons valoir l'élévation actuelle des produits du canal de Manicamp; les progrès rapides du canal de la Somme; le brillant avenir qui l'attend par suite de l'ouverture prochaine des canaux de l'Aisne à la Marne, et de la Marne au Rhin; l'importance qu'acquerra bientôt le canal des Ardennes, quand seront achevés les travaux en cours d'exécution pour l'amélioration de l'Aisne et de la Meuse; d'autre part, le Gouvernement peut nous dire qu'en nous garantissant, pour chacune des soixante et dix-neuf années de notre jouissance entière ou partielle, un produit net de 4 francs par mètre, il se met au-dessus de la réalité pour les années les plus rapprochées de nous; qu'ainsi il y a une sorte de compensation; que, d'ailleurs, tous nos moyens sont réservés pour les faire apprécier par les arbitres.

Ces considérations sommaires suffisent pour prouver qu'il reste matière à débat sur la question du minimum. Nous allons, Messieurs, vous donner lecture de la convention que nous avons signée, où vous verrez les noms des arbitres du Gouvernement et des nôtres : ces derniers ont accepté cette mission. Pour ce qui est des dissidences qui existent encore sur les chiffres, vous pourrez, si vous le jugez à propos, nous donner les pouvoirs nécessaires pour les modifier au besoin, afin de nous mettre définitivement d'accord avec le Gouvernement.

(Ici, M. le Président donne lecture à l'assemblée du projet de convention provisoire échangé entre le Ministre et la Compagnie.)

. . . . . .

Je vous propose, Messieurs, de voter par *oui* ou par *non* sur les trois questions suivantes :

1re Question. — L'assemblée générale approuve-t-elle les bases de la convention provisoire passée le 21-29 octobre avec M. le ministre des travaux publics pour la modification des traités du 24 mai 1821, annexés aux lois du 5 août même année; bien entendu que le minimum à remplir dans la convention, aussi bien que la fixation définitive des arbitres, s'appliquera à toute la période pendant laquelle la compagnie a un droit de participation en vertu des articles 7 et 9 des traités de 1821?

2e Question. — L'assemblée générale autorise-t-elle le comité d'administration à fixer, de concert avec M. le ministre des travaux publics, le chiffre minimum qui devra être rempli à l'article 3 de ladite convention, et le chiffre maximum à remplir à l'article 5?

3e Question, — L'assemblée générale donne-t-elle au comité tout pouvoir de faire les actes nécessaires pour l'exécution de la convention dont il s'agit?

Après cette lecture, M. le président annonce qu'il donnera la parole aux personnes qui auront des observations à faire.

. . . . . .

Le débat est clos par M. le président, qui met successivement aux voix les trois questions indiquées à la fin du rapport.

La première question est résolue affirmativement à l'unanimité, sauf une voix.

Les deux autres sont répondues également par *oui*, à l'unanimité.

La séance est levée.

70.

Appréciation des Charges que la location des Canaux pourrait supporter (1).

Les canaux auxquels la loi s'appliquerait, sont :

Canaux à affermer.	Le canal du Rhône au Rhin . . . . . Longueur		348,900 00
	——— de la Somme et de Manicamp.		161,745 00
	——— des Ardennes		105,725 00
	——— de Bourgogne.		242,044 00
	——— de Nantes à Brest		374,000 00
	——— d'Ille et Rance.		84,797 00
	——— du Blavet		59,500 00
	——— du Nivernais.		176,181 00
	——— du Berry.		320,000 00
	——— du Centre.		116,276 00
	——— latéral à la Loire.		198,000 00
			2,187,168 00
Canaux dont les revenus seraient garantis.	Le canal de Roanne à Digoin		55,072 00
	——— d'Orléans	73,304 00	126,402 00
	——— du Loing	53,098 00	
	——— de Briare		55,215 00
			2,423,857 00

(1) Note rédigée d'après les données principales de la proposition de loi du 22 février 1840, combinée avec les traités provisoires consentis depuis par les compagnies.

Les charges seraient :

1° L'achèvement à forfait des canaux de la première catégorie, estimé 20 millions, qui, supposés empruntés à 4 p. 0/0 avec 1 p. 0/0 d'amortissement donnent lieu, pendant quarante-deux ans, au payement d'une annuité de 1,000,000 00

2° Frais d'administration et d'entretien. — Ces frais sont très-variables selon que les canaux sont à grande ou à petite section, à pente continue ou à point de partage, que leur système d'alimentation est plus compliqué, ou qu'ils ont un plus ou moins grand nombre d'écluses. M. Dutens (2e vol. page XX) établit que les frais d'entretien sont en moyenne de 1 franc 20 centimes par mètre courant de canal en grande section, de 90 centimes par mètre en petite section. M. le comte Pillet-Will (1er vol. page 130) pense qu'on peut les évaluer de 75 centimes à 1 franc par mètre courant. A la page 237, il calcule les frais d'entretien présumés des Quatre-Canaux, et trouve 1,000,115 francs pour 1,212,463 mètres, ce qui revient à 92 centimes; et il porte les frais d'administration à environ la moitié des frais d'entretien. En admettant cette donnée, qui est la plus élevée, on arriverait au chiffre de 1 fr. 40 cent. pour les deux natures de dépense; mais, d'autre part, les frais d'entretien et d'administration garantis aux compagnies de Briare et d'Orléans et du Loing ont été fixés pour la première, sur le pied de 2 francs 89 centimes, pour la seconde, sur le pied de 1 franc 89 centimes; on ne croit pas s'écarter de la vérité en adoptant pour la totalité des canaux une moyenne de 2 francs, soit sur 2,423,857 mètres, un chiffre rond de 4,850,000 00

3° Service des annuités représentatives des anciennes actions de jouissance afférant à chaque canal. Ces annuités calculées sur le pied d'un produit net de 4 francs par mètre de canal, sont celles ci-après :

Canal du Rhône au Rhin	416,451 55	
Canal de Bourgogne	159,730 00	
Canaux de Bretagne	355,782 00	
Canal du Nivernais	130,807 65	
Canal du Berry	228,449 25	
Canal latéral à la Loire	138,608 25	
Canal des Ardennes	72,034 75	
Canaux de la Somme et de Manicamp	111,414 70	1,613,278 95

Ce chiffre est susceptible de varier pour ceux des canaux ci-dessus dont

A reporter . . 7,463,278 95

Report... 7,463,278 95

le produit net serait estimé au-dessus de 4 francs par mètre (1); pour ceux des six premiers dont l'estimation impliquerait une accélération d'amortissement, et pour ceux des deux derniers dont l'estimation impliquerait des excédants de produits concédés par l'article 7 des traités.

4° La garantie éventuellement promise aux compagnies propriétaires,

du canal de Briare.....	300,000 00°	
——— d'Orléans et du Loing.....	1,095,000 00	
——— de Roanne à Digoin.....	330,000	1,725,000 00

Les frais d'entretien et d'administration garantis à ces compagnies sont compris dans l'article 2 ci-dessus.

5° Le service des intérêts et de l'amortissement des emprunts à contracter par les deux premières de ces compagnies, pour mettre leurs canaux en parfait rapport de navigation.

SAVOIR :

Canal de Briare.....	3,000,000 00°	
—— d'Orléans et du Loing.....	3,000,000 00	
	6,000,000 00	
qui, à 5 p. 0/0 dont 1 pour amortissement, représentent une annuité de..		300,000 00
		9,488,278 95

Ces charges, réparties sur une étendue de canaux de 2,423,857 mètres, seront couvertes par un produit *brut* de 3 francs 90 centimes environ par mètre.

(1) Comme par exemple celui du canal de Bourgogne, dont le minimum a été consenti, par le ministre, sur le pied de 5 francs au lieu de 4 francs.

SUPPLÉMENT.

71.

Le Caissier de la compagnie des quatre canaux, à M. le Ministre des finances.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Les principaux porteurs d'actions de jouissance de divers canaux se sont réunis pour en offrir au Gouvernement l'abandon, moyennant un prix déterminé. Cette proposition est contenue dans les deux soumissions ci-jointes que je suis chargé de transmettre à Votre Excellence. Elles sont signées : 30 déc 1833

Pour les quatre canaux, par 72 actionnaires réunissant trente-neuf mille deux cent dix actions de jouissance 39,210

Pour les canaux de Bourgogne et d'Arles à Boue, par 16 actionnaires réunissant huit mille six cent dix-sept actions de jouissance 8,617

Je dois faire observer à Votre Excellence que M. Sartoris, qui a signé la soumission des quatre canaux pour 5,880 actions, et qui avait promis de signer également l'autre pour 6,887 actions du canal de Bourgogne, est mort avant d'avoir rempli cette promesse.

M***, tuteur de ses enfants, m'a depuis écrit que, non-seulement il ne se croyait pas autorisé à donner la signature promise pour le canal de Bourgogne, mais qu'il regarderait comme de nul effet celle déjà donnée pour les quatre canaux. Ce dernier point pouvant être contredit aussi bien par le Gouvernement que par les cosignataires de M. Sartoris, j'ai laissé subsister l'engagement, qui vaudra ce que de droit et de raison.

Je prie Votre Excellence de vouloir bien m'accuser réception de cette lettre et des pièces qui l'accompagnent. Je serai à ses ordres si elle juge à propos d'en conférer avec moi.

Je suis avec respect, etc.

Soumission.

Les soussignés, porteurs d'actions de jouissance de la compagnie des quatre canaux, sont convenus de se réunir pour offrir au Gouvernement l'abandon des droits inhérents à leurs titres, moyennant une somme fixe une fois payée.

Ils sont amenés à lui faire cette offre par les motifs suivants :

1° De terminer la lutte qui s'est engagée entre le Gouvernement et la compagnie, au sujet de l'indemnité qui est due par suite du non-achèvement des travaux dans les délais fixés par le cahier des charges, en confondant cette indemnité avec la valeur vénale de l'action;

2° D'effacer ce que les concessions faites par le susdit cahier des charges peuvent avoir de gênant pour le Gouvernement, indépendamment de l'incertitude qui existera encore longtemps, relativement à la valeur effective de ces concessions;

3° De mettre le Gouvernement à même d'adopter, en toute liberté, les moyens qui pourront lui être suggérés, soit pour l'achèvement successif des travaux dans l'ordre de leur utilité, par voie de concession temporaire ou autrement, soit pour l'exploitation des canaux, après leur achèvement, sous le rapport des modifications à faire au tarif, ou du mode de perception à établir.

Quant à la fixation de la somme, qui deviendrait le prix à forfait de l'abandon proposé, les soussignés ont considéré :

Premièrement, que le plus haut cours auquel les actions de jouissance soient parvenues est de 180 francs (février 1825), et que le plus bas, qui a été coté à deux époques, dans des circonstances bien différentes (avril et mai 1828, et juillet et août 1832), est de 35 francs;

Que, quelles que soient les causes des variations considérables qui ont rempli les intervalles de ces deux cours extrêmes, on les neutralise les unes par les autres, en prenant le terme moyen de leur influence respective, ce qui porterait la valeur des actions de jouissance à 107 francs 50 centimes.

Secondement, que le Gouvernement ayant, par l'article 7 du cahier des charges, ordonné le prélèvement, sur le produit des canaux, de l'annuité revenant à la compagnie pour intérêt, prime et amortissement, indépendamment des frais de perception et d'entretien, il s'ensuit qu'il a supposé lui-même que ces produits égaleraient au moins les prélèvements ordonnés ;

Que cette supposition n'est pas contredite par la clause qui veut que le trésor supplée en cas d'insuffisance, puisqu'une autre clause contient, au contraire, la prévision d'un excédant : d'où il faut conclure que la somme des prélèvements ordonnés est, en quelque sorte, le terme moyen légal des produits présumés;

Que, si donc, indépendamment des frais de perception et d'entretien, les canaux sont censés produire annuellement 4,723,200 francs, à quoi se monte l'annuité due à la compagnie, cela fera, pour la moitié lui revenant en vertu de l'article 9, une somme de 2,331,600 francs, et, pour chacune des 68,000 actions de jouissance, un dividende de 34 francs 73 centimes, à dater de 1867 ;

Qu'en capitalisant ce dividende pendant quarante ans, et l'escomptant ensuite jusqu'à 1834, le tout à 5 p. 0/0, on trouve que chaque action de jouissance représente, à l'époque où nous sommes, une valeur de 119 francs 10 centimes.

Troisièmement, que, pour ne pas adopter l'un de ces deux éléments de l'évaluation des actions de jouissance à l'exclusion de l'autre, et ne léser aucune des deux parties, il convient

de les combiner ensemble, et de s'arrêter au terme moyen entre 107 francs 50 centimes et 119 francs 10 centimes, qui est 113 francs 30 centimes.

Sur l'objection qu'on pourrait tirer, contre la possibilité de la réalisation de la proposition dont il s'agit, de ce que, en droit commun, les clauses du cahier des charges, qu'elle affecte, ne peuvent être changées que du consentement de tous les actionnaires, les soussignés pensent que la majorité d'intérêts qu'ils réunissent peut faire supposer le consentement unanime de leurs coïntéressés, à ce point du moins qu'on serait autorisé à insérer, dans la loi à intervenir, une disposition qui entraînerait ce consentement de plein droit, *à moins d'un refus formellement exprimé dans un délai fixé.*

En conséquence :

Les soussignés s'engagent envers Son Excellence le Ministre Secrétaire d'État des finances à remettre au trésor les quantités d'actions de jouissance de la compagnie des quatre canaux mentionnées en regard de leurs signatures, moyennant le prix de 113 francs 30 centimes par action.

Le présent engagement, s'il n'est pas accepté, cessera le jour de la clôture de la prochaine session des Chambres législatives.

Paris, ce

NOMS ET ADRESSES.	SIGNATURES.	NOMBRE EN TOUTES LETTRES.	NOMBRE EN CHIFFRES.

Réponse du Ministre des finances au Caissier de la compagnie des quatre canaux.

J'ai reçu, Monsieur, avec votre lettre du 30 décembre dernier, les deux soumissions par lesquelles divers actionnaires de la compagnie des quatre canaux et de la compagnie d'Arles à Bouc offrent au Gouvernement l'abandon de leurs actions de jouissance, moyennant un prix déterminé. 31 janvier 1834.

Ne pouvant donner aucune suite à ces propositions dans la session actuelle, je m'abstiens de les discuter en ce moment, et je ne regarde point les soumissionnaires comme engagés par les actes que vous m'avez transmis.

Recevez, etc.

Bibliothèques
Université d'Ottawa
Echéance

Libraries
University of Ottawa
Date Due

09 JAN. 1995

11 DEC. 1994

CE

a39003 0'35849666

NATIONAL LIBRARY OF CANADA
BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DU CANADA
WITHDRAWN - RETIRÉ

U D' / OF OTTAWA
COLL ROW MODULE SHELF BOX POS C
333 09 14 01 06 17 6